ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2022/862 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 1ης Ιουνίου 2022

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής ([2]) καταρτίζεται κατάλογος αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.

(2) Ορισμένα κράτη μέλη και ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός) διαβίβασαν στην Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, πληροφορίες σημαντικές για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου. Τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμοί παρείχαν επίσης σημαντικές πληροφορίες. Με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν, ο κατάλογος θα πρέπει να επικαιροποιηθεί.

(3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, είτε απευθείας είτε μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, σχετικά με τα ουσιώδη περιστατικά και τους προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση για τη λήψη απόφασης να τους επιβληθεί απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορέα που περιλαμβάνεται στον κατάλογο του παραρτήματος Α ή Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να συμβουλευθούν όλα τα σχετικά έγγραφα, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να εκθέσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή και την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 (στο εξής: επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ).

(5) Η Επιτροπή ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ για τις εν εξελίξει κοινές διαβουλεύσεις, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής ([3]), με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς των εξής κρατών: Αρμενία, Ιράκ, Καζακστάν, Μολδαβία, Πακιστάν, Ρωσία και Νότιο Σουδάν. Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ σχετικά με την κατάσταση ασφάλειας της αεροπορίας στο Κονγκό Μπραζαβίλ, στην Ισημερινή Γουινέα, στη Μαδαγασκάρη και στο Σουρινάμ.

(6) Ο Οργανισμός ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ σχετικά με τις τεχνικές αξιολογήσεις που διενεργήθηκαν για την αρχική αξιολόγηση και τη συνεχή παρακολούθηση των αδειών των αερομεταφορέων τρίτων χωρών (στο εξής: TCO), που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής ([4]).

([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 (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).

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014 , για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 133 της 6.5.2014, σ. 12).

(7) Ο Οργανισμός ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ για τα αποτελέσματα της ανάλυσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν βάσει του προγράμματος «Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών» (Safety Assessment of Foreign Aircraft, στο εξής: SAFA) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([5]).

(8) Επιπλέον, ο Οργανισμός ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ για τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε τρίτες χώρες τις οποίες αφορούσε απαγόρευση λειτουργίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Συν τοις άλλοις, ο Οργανισμός παρείχε πληροφορίες για τα σχέδια και τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας με σκοπό τη βελτίωση της διοικητικής και της τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας τρίτων χωρών, προκειμένου να τις διευκολύνει στην επίλυση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Τα κράτη μέλη κλήθηκαν να ανταποκριθούν στα εν λόγω αιτήματα σε διμερή βάση, σε συντονισμό με την Επιτροπή και τον Οργανισμό. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επανέλαβε τη χρησιμότητα παροχής πληροφοριών στη διεθνή κοινότητα αερομεταφορών, ιδίως μέσω της εταιρικής σχέσης συνδρομής κατά την εφαρμογή της ασφάλειας της αεροπορίας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ), όσον αφορά την τεχνική βοήθεια που παρέχεται από την Ένωση και τα κράτη μέλη σε τρίτες χώρες για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας σε όλον τον κόσμο.

(9) Ο Eurocontrol διαβίβασε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ την επικαιροποιημένη κατάσταση της λειτουργίας συνέγερσης SAFA και TCO, καθώς και τα τρέχοντα στατιστικά στοιχεία για τα μηνύματα συνέγερσης για απαγορευμένους αερομεταφορείς.

Αερομεταφορείς της Ένωσης

(10) Αφού ο Οργανισμός ανέλυσε τις πληροφορίες που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν σε αεροσκάφη αερομεταφορέων της Ένωσης και από επιθεωρήσεις τυποποίησης που διενήργησε ο Οργανισμός, που συμπληρώθηκαν και από ειδικές επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενήργησαν εθνικές αεροπορικές αρχές, αρκετά κράτη μέλη και ο Οργανισμός, ενεργώντας ως αρμόδιες αρχές, έλαβαν ορισμένα διορθωτικά μέτρα και μέτρα επιβολής της νομοθεσίας και ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ.

(11) Τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός, ενεργώντας ως αρμόδιες αρχές, βεβαίωσαν εκ νέου την ετοιμότητά τους να προβούν στις αναγκαίες ενέργειες, σε περίπτωση που προκύψει από σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης αερομεταφορέων της Ένωσης με σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Αερομεταφορείς της Αρμενίας

(12) Τον Ιούνιο του 2020, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/736 της Επιτροπής ([6]), οι αερομεταφορείς της Αρμενίας συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(13) Στις 29 Απριλίου 2022, η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας της Αρμενίας (στο εξής: CAC) πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση, κατά τη διάρκεια της οποίας η CAC ενημέρωσε σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν μετά την τεχνική συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στις 3 Νοεμβρίου 2021 για την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας που εντοπίστηκαν. Τα κύρια μέτρα είναι η τροποποίηση της νομοθεσίας της χώρας για την πολιτική αεροπορία και των υποστηρικτικών κανονισμών, οι βελτιώσεις όσον αφορά τη δομή και το προσωπικό της CAC και η επικαιροποίηση του συστήματος της CAC για τη διαχείριση των προσόντων και της κατάρτισης των επιθεωρητών της, συμπεριλαμβανομένης της πρόσθετης αρχικής κατάρτισης, της περιοδικής κατάρτισης και της κατάρτισης στον χώρο εργασίας. Επιπλέον, η CAC εξήγησε ότι ανέπτυξε πρόσθετες διαδικασίες εποπτείας και καταλόγους ελέγχου σε διάφορους τομείς και κατάρτισε το εθνικό σχέδιο ασφάλειας της αεροπορίας και τον κανονισμό για την αναφορά περιστατικών ασφάλειας, τα οποία πρόκειται να εγκριθούν το 2022. Όλο αυτό το υλικό θα εξεταστεί ενδελεχώς από την Επιτροπή και τον Οργανισμό.

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

([6]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/736 της Επιτροπής της 2ας Ιουνίου 2020 σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Ένωσης (ΕΕ L 172 της 3.6.2020, σ. 7).

(14) Η CAC υπέβαλε επικαιροποίηση των μέτρων που ελήφθησαν σε σχέση με το οικείο σχέδιο διορθωτικών μέτρων (στο εξής: σχέδιο) όσον αφορά τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του 2020. Τα μέτρα αυτά περιλάμβαναν την επικαιροποίηση των διαδικασιών προγραμματισμού και κατάρτισης των ανθρώπινων πόρων, την επικαιροποίηση διαφόρων διαδικασιών και καταλόγων ελέγχου για τη βελτίωση των δραστηριοτήτων εποπτείας της ασφάλειας, την εφαρμογή ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων για τη στήριξη των οικείων δραστηριοτήτων εποπτείας, καθώς και την ανάπτυξη οικείου συστήματος αναφοράς περιστατικών ασφάλειας.

(15) Επιπλέον, στο πλαίσιο των προσπαθειών της Ένωσης να συνδράμει την CAC στην κάλυψη των αναγκών βελτίωσης της ασφάλειας της αεροπορίας, ο Οργανισμός δρομολόγησε, τον Μάρτιο του 2022, ειδικό τεχνικό έργο με στόχο την ενίσχυση της εποπτείας της ασφάλειας από την CAC στους τομείς των πτητικών λειτουργιών και της αξιοπλοΐας.

(16) Με βάση όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες, θεωρείται ότι η CAC έχει επιφέρει αξιοσημείωτες βελτιώσεις στην ικανότητα εποπτείας της ασφάλειας. Αναγνωρίζεται επίσης ότι η CAC φαίνεται αποφασισμένη να συνεχίσει τις προσπάθειές της για την περαιτέρω ανάπτυξη των ικανοτήτων εποπτείας της, καθώς και για την επίλυση των εντοπισμένων προβλημάτων ασφάλειας. Παρά τις θετικές αυτές εξελίξεις, επί του παρόντος δεν υπάρχουν επαρκή τεκμηριωμένα αποδεικτικά στοιχεία, δεδομένου ότι η CAC έχει αντιμετωπίσει αποτελεσματικά όλες τις ελλείψεις οι οποίες εντοπίστηκαν κατά την επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης που πραγματοποιήθηκε τον Φεβρουάριο του 2020 και οδήγησε στην απόφαση για την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/736. Οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν σχετικά με τις πιθανές βελτιώσεις απαιτούν περαιτέρω έλεγχο μέσω πρόσθετων τεχνικών συνεδριάσεων, και ενδεχομένως μέσω επιβεβαίωσης επί τόπου.

(17) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Αρμενίας.

(18) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Αρμενία με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς του Ιράκ

(19) Τον Δεκέμβριο του 2015, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/2322 της Επιτροπής ([7]), ο αερομεταφορέας *Iraqi Airways* συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(20) Τον Φεβρουάριο του 2022, η ιρακινή αρχή πολιτικής αεροπορίας (στο εξής: ICAA) και η *Iraqi Airways* υπέβαλαν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τις δράσεις και τα μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση των συστημάτων και ικανοτήτων εποπτείας και διαχείρισης της ασφάλειας. Με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν, η Επιτροπή σημειώνει ότι έχει επιτευχθεί κάποια πρόοδος όσον αφορά την αντιμετώπιση των εντοπισμένων προβλημάτων ασφάλειας. Ωστόσο, εντοπίστηκαν ορισμένες ελλείψεις όσον αφορά, μεταξύ άλλων, την ποιότητα των καταλόγων ελέγχου που χρησιμοποιούνται από τους επιθεωρητές της ICAA τόσο για τις διαδικασίες πιστοποίησης όσο και για τις διαδικασίες εποπτείας, καθώς και όσον αφορά το σχέδιο κατάρτισης της ICAA και την εφαρμογή του. Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της εποπτείας της ICAA κατέδειξε διάφορες ελλείψεις, ιδίως όσον αφορά τον τρόπο καταγραφής των ευρημάτων της εποπτείας και τον τρόπο εξασφάλισης των δράσεων παρακολούθησης. Στο πλαίσιο αυτό, σημειώθηκε επίσης ότι οι επιθεωρητές της ICAA δεν έλαβαν τα κατάλληλα μέτρα επιβολής όταν ήταν αναγκαίο.

(21) Η αξιολόγηση των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από την *Iraqi Airways* κατέδειξε ότι ο αερομεταφορέας έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο σε διάφορους τομείς. Σημειώθηκε ότι ο αερομεταφορέας χρησιμοποίησε τις υπηρεσίες εξωτερικού συμβούλου με σκοπό τον έλεγχο του αερομεταφορέα και την ανάπτυξη ενός σχεδίου, το οποίο βρίσκεται επί του παρόντος σε εφαρμογή.

(22) Δρομολογήθηκε πρόγραμμα παρακολούθησης των δεδομένων πτήσης για την περαιτέρω βελτίωση του όγκου των δεδομένων που πρέπει να αναλύονται και να χρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη μέτρων βελτίωσης της ασφάλειας. Επιπλέον, θεσπίστηκε εσωτερικό σύστημα υποβολής εκθέσεων, δρομολογήθηκαν συνεδριάσεις για την ασφάλεια σε διαφορετικά στρατηγικά επίπεδα και επανεξετάστηκαν ορισμένα από τα εγχειρίδια του αερομεταφορέα.

(23) Παρά την προαναφερθείσα πρόοδο, εξακολουθούν να υπάρχουν ορισμένες προκλήσεις, όπως το γεγονός ότι δεν έχουν εγκατασταθεί ακόμη διάφορες εφαρμογές λογισμικού για τη συντήρηση, τις πτητικές λειτουργίες και τη διαχείριση εγγράφων. Ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να βελτιώσει τις λειτουργίες και τις διαδικασίες του όσον αφορά την αντιμετώπιση των ευρημάτων της εποπτείας που ανέφερε η ICAA. Επιπλέον, ενώ η *Iraqi Airways* έχει αναπτύξει σύστημα διαχείρισης της ποιότητας, φαίνεται ότι δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσει τις κατάλληλες δράσεις παρακολούθησης για όλα τα ευρήματα που προέκυψαν σε σχέση με το εν λόγω σύστημα.

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

(24) Στις 14 Δεκεμβρίου 2021 και στις 4 Μαΐου 2022, κατόπιν αιτήματος του Ιράκ και στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης της Επιτροπής, η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη, η ICAA και η *Iraqi Airways* πραγματοποίησαν δύο τεχνικές συνεδριάσεις. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, η ICAA παρουσίασε την πρόοδο που έχει σημειώσει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφάλειας τα οποία σχετίζονται με την ικανότητά της να εξασφαλίζει αποτελεσματική εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων στη χώρα, και, ιδίως, όσον αφορά την εποπτεία της *Iraqi Airways*. Η *Iraqi Airways* παρουσίασε την πρόοδο που έχει σημειώσει όσον αφορά την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας οι οποίες είχαν εντοπιστεί προηγουμένως και οδήγησαν τελικά σε αρνητική απόφαση του Οργανισμού για αδειοδότηση TCO, καθώς και σε άλλες σχετικές βελτιώσεις της ασφάλειας.

(25) Η ICAA και η *Iraqi Airways* έχουν επιδείξει σαφές όραμα και φιλοδοξία για τη βελτίωση της κανονιστικής τους συμμόρφωσης και των επιδόσεών ασφάλειάς τους. Ωστόσο, εξακολουθούν να απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να συνεργάζεται με την ICAA και την *Iraqi Airways* με σκοπό, αφενός, να παρακολουθεί τις προσπάθειές τους για την ενίσχυση των οικείων ικανοτήτων εποπτείας και διαχείρισης της ασφάλειας και, αφετέρου, να συμβάλλει στις εν λόγω προσπάθειες. Στο πλαίσιο αυτό, σημειώθηκε ότι ο Οργανισμός θα δρομολογήσει ένα έργο τεχνικής βοήθειας κατά τη διάρκεια του 2022 για να στηρίξει την ICAA στις προσπάθειές της να βελτιώσει την εποπτεία της ασφάλειας της αεροπορίας στο Ιράκ.

(26) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς του Ιράκ.

(27) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Ιράκ με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(28) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς του Καζακστάν

(29) Τον Δεκέμβριο του 2016, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2016/2214 της Επιτροπής [8], οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν διαγράφηκαν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με εξαίρεση την *Air Astana*, η οποία είχε διαγραφεί από το παράρτημα Β το 2015, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/2322.

(30) Τον Οκτώβριο του 2021, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης από την Επιτροπή του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας στο Καζακστάν, εμπειρογνώμονες από την Επιτροπή, τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη (στο εξής: ομάδα αξιολόγησης) πραγματοποίησαν επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στο Καζακστάν στα γραφεία της Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας του Καζακστάν (στο εξής: CAC KZ) και της Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company (στο εξής: AAK), καθώς και στα γραφεία τριών αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν, και συγκεκριμένα της *Air Astana*, της *Jupiter Jet* και της *Qazaq Air*.

(31) Στις 2 Φεβρουαρίου 2022, η AAK υπέβαλε στην Επιτροπή σχέδιο διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν και αναφέρθηκαν από την ομάδα αξιολόγησης. Η Επιτροπή, από κοινού με τον Οργανισμό, αξιολόγησε το σχέδιο και υπέβαλε στην CAC KZ και στην AAK παρατηρήσεις και προτάσεις προσαρμογής.

(32) Στις 27 και 28 Απριλίου 2022, η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και εκπρόσωποι της CAC KZ και της AAK πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση. Σκοπός της εν λόγω συνεδρίασης ήταν η επανεξέταση της ανάπτυξης και της εφαρμογής του σχεδίου της CAC KZ και της AAK, καθώς και των συναφών δράσεων που είχαν αναλάβει για να εξασφαλίσουν την ουσιαστική συμμόρφωση του οικείου συστήματος εποπτείας της ασφάλειας με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(33) Με βάση το υποβληθέν σχέδιο, τις συζητήσεις και τα αποδεικτικά στοιχεία που παρασχέθηκαν κατά τη διάρκεια της τεχνικής συνεδρίασης, σημειώθηκε ότι είχε επιτευχθεί πρόοδος όσον αφορά την αντιμετώπιση των παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης. Είναι προφανές ότι όλες οι παρατηρήσεις εξετάστηκαν σε κάποιο βαθμό, και ορισμένες μπορεί να θεωρηθεί ότι έχουν κλείσει.

[8] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/2214 της Επιτροπής, της 8ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης (ΕΕ L 334 της 9.12.2016, σ. 6).

(34) Από τη συνεδρίαση προέκυψε ότι η CAC KZ και η AAK δεν έχουν ακόμη υποβάλει στην Επιτροπή περαιτέρω διευκρινίσεις και αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με ορισμένες δράσεις και μέτρα που έλαβαν. Η Επιτροπή ζήτησε επίσης από την CAC KZ και την AAK να επανεξετάσουν το σχέδιο, αναπτύσσοντας περαιτέρω την ανάλυση των βαθύτερων αιτίων των ελλείψεων ασφάλειας που εντοπίστηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης, με σκοπό να συζητηθεί κατά την επόμενη τεχνική συνεδρίαση.

(35) Σε συνέχεια των διαβουλεύσεων που πραγματοποίησε η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ τον Νοέμβριο του 2021, και όπως επιβεβαιώθηκε κατά τη διάρκεια της τεχνικής συνεδρίασης του Απριλίου του 2022, η Επιτροπή κάλεσε την CAC KZ, την AAK και τον αερομεταφορέα *Air Astana* σε ακρόαση ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ στις 17 Μαΐου 2022.

(36) Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η CAC KZ και η AAK υπέβαλαν στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ επισκόπηση του συστήματος που τέθηκε σε εφαρμογή για την εποπτεία της ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν. Εξήγησαν το εθνικό σχέδιο του Καζακστάν για την ενίσχυση της ασφάλειας, το οποίο περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των αεροπορικών μεταφορών του Καζακστάν, συμπεριλαμβανομένης της αποτελεσματικής εφαρμογής των σχετικών διεθνών προτύπων ασφάλειας. Επιπλέον, η AAK ανέφερε τις τελευταίες εξελίξεις όσον αφορά την οργανωτική της δομή, το μέγεθος του κλάδου της αεροπορίας στο Καζακστάν, καθώς και τα αποτελέσματα της αποστολής συντονισμού και επικύρωσης του ΔΟΠΑ που πραγματοποιήθηκε τον Αύγουστο του 2021.

(37) Υπογραμμίζοντας τη δέσμευσή τους για συνεχή βελτίωση, η CAC KZ και η AAK υπέβαλαν στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ συνολική και λεπτομερή επισκόπηση της εφαρμογής του σχεδίου που εκπόνησαν με βάση τα αποτελέσματα της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης του Οκτωβρίου του 2021. Στην εν λόγω επισκόπηση περιλαμβάνονταν οι στρατηγικοί στόχοι για το μέλλον, όπως οι τροποποιήσεις του νομικού πλαισίου του Καζακστάν, τα εγχειρίδια και οι διαδικασίες της AAK, η συνέχιση των βελτιώσεων του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας και η περαιτέρω αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών διεθνών προτύπων ασφάλειας.

(38) Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η CAC KZ και η AAK δεσμεύτηκαν να τηρήσουν ενήμερη την Επιτροπή για τις δράσεις που θα αναλάβουν στο μέλλον σε σχέση με τις υπόλοιπες παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του 2021. Επιπλέον, δεσμεύτηκαν να έχουν διαρκή διάλογο για την ασφάλεια, μεταξύ άλλων, με την παροχή πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια και τη συμμετοχή σε πρόσθετες συνεδριάσεις, τουλάχιστον δύο φορές ετησίως, ή όταν το κρίνει αναγκαίο η Επιτροπή.

(39) Σύμφωνα με τα αποδεικτικά στοιχεία, τα μέτρα που έλαβαν η CAC KZ και η AAK συμβάλλουν ήδη στην ενίσχυση των ικανοτήτων τους να εποπτεύουν τις αεροπορικές δραστηριότητες στο Καζακστάν. Ωστόσο, απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις όσον αφορά την ικανότητά τους να εποπτεύουν τη συμμόρφωση των λειτουργιών των αερομεταφορών που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, μεταξύ άλλων με τη διασφάλιση των κατάλληλων πόρων για τις εν λόγω δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας.

(40) Με βάση τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν, φαίνεται ότι, από τον Οκτώβριο του 2021, η CAC KZ και η AAK έχουν σημειώσει αξιοσημείωτη πρόοδο στην εφαρμογή των σχετικών διεθνών προτύπων ασφάλειας. Η Επιτροπή και ο Οργανισμός εξέφρασαν την πρόθεσή τους να στηρίξουν περαιτέρω την CAC KZ και την AAK στις προσπάθειές τους για περαιτέρω ενίσχυση του συστήματος ασφάλειας της αεροπορίας στο Καζακστάν.

(41) Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, ο αερομεταφορέας *Air Astana* προέβη σε επισκόπηση του υφιστάμενου στόλου του, καθώς και των διαθέσιμων πόρων και εγκαταστάσεων. Περιέγραψε το ισχυρό και καλά ανεπτυγμένο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας. Ο αερομεταφορέας σημείωσε ότι χρησιμοποιεί ένα σύνολο εργαλείων λογισμικού με σκοπό την ενσωμάτωση των δεδομένων για την ασφάλεια, την ποιότητα και τη διαχείριση κινδύνων, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος διαχείρισης κινδύνων κόπωσης.

(42) Όταν ερωτήθηκε από την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ, ο αερομεταφορέας παρουσίασε επίσης απολογισμό των δραστηριοτήτων εποπτείας που πραγματοποίησε η AAK στην *Air Astana* κατά την περίοδο 2021-2022 και επιβεβαίωσε ότι είχε βελτιωθεί η αλληλεπίδρασή του με την CAC KZ και την AAK.

(43) Με βάση τις διαβουλεύσεις της, η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη συνεχή παρακολούθηση της κατάστασης της ασφάλειας και των σχετικών εξελίξεων στο Καζακστάν, μεταξύ άλλων με την τακτική υποβολή εκθέσεων προόδου από την CAC KZ και την AAK και τη δυνατότητα πρόσκλησης σε νέα ακρόαση σε μελλοντική συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ.

(44) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς του Καζακστάν.

(45) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου όλων αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(46) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Μολδαβίας

(47) Τον Νοέμβριο του 2021, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/2070 της Επιτροπής ([9]), οι αερομεταφορείς της Μολδαβίας διαγράφηκαν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με εξαίρεση την *Air Moldova*, την *Aerotranscargo* και τη *Fly One*, οι οποίες δεν έχουν ποτέ συμπεριληφθεί ούτε στο παράρτημα Α ούτε στο παράρτημα Β.

(48) Με επιστολή της 31ης Μαρτίου 2022, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Μολδαβίας (στο εξής: CAAM) παρείχε πληροφορίες και επικαιροποιημένα στοιχεία σχετικά με τις δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας για την περίοδο από τον Νοέμβριο του 2021 έως τον Μάρτιο του 2022. Εκτός από την επικαιροποίηση του σχεδίου που πραγματοποιήθηκε με βάση την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του Σεπτεμβρίου του 2021, οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την CAAM περιλάμβαναν επίσης επικαιροποιημένα στοιχεία όσον αφορά τις τελευταίες τροποποιήσεις του εθνικού νομοθετικού πλαισίου της Μολδαβίας για την αεροπορία.

(49) Η Επιτροπή, αφού εξέτασε τις πληροφορίες και τα έγγραφα που έλαβε, θεωρεί ότι οι εκκρεμούσες παρατηρήσεις, που προέκυψαν από την επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης του Σεπτεμβρίου του 2021, αντιμετωπίστηκαν επιτυχώς και μπορούν να κλείσουν. Λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο που έχει σημειωθεί, η Επιτροπή θεωρεί ότι αρκεί η CAAM να αποστέλλει ετήσια επικαιροποίηση μέχρι να ληφθεί διαφορετική απόφαση.

(50) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Μολδαβίας.

(51) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Μολδαβία με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(52) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς του Πακιστάν

(53) Τον Μάρτιο του 2007, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 235/2007 της Επιτροπής ([10]), η *Pakistan International Airlines* συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 και, στη συνέχεια, τον Νοέμβριο του 2007, διαγράφηκε, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1400/2007 της Επιτροπής ([11]).

(54) Στις 24 Ιουνίου 2020, σε δήλωση του ομοσπονδιακού Υπουργού Αεροπορίας του Πακιστάν αποκαλύφθηκε ότι μεγάλος αριθμός αδειών χειριστών, που εκδόθηκαν από την αρχή πολιτικής αεροπορίας του Πακιστάν (στο εξής: PCAA), αποκτήθηκαν με δόλιο τρόπο.

([9]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/2070 της Επιτροπής της 25ης Νοεμβρίου 2021 σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Ένωσης (ΕΕ L 421 της 26.11.2021, σ. 31).

([10]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 235/2007 της Επιτροπής, της 5ης Μαρτίου 2007 , για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 66 της 6.3.2007, σ. 3).

([11]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2007 της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2007 , σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 311 της 29.11.2007, σ. 12).

(55) Το γεγονός αυτό και η εμφανής έλλειψη αποτελεσματικής εποπτείας της ασφάλειας από την PCAA, οδήγησε τον Οργανισμό να αναστείλει τις άδειες TCO της *Pakistan International Airlines* και της *Vision Air* με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2020.

(56) Την 1η Ιουλίου 2020, η Επιτροπή άρχισε διαβουλεύσεις με την PCAA σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή, σε συνεργασία με τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη, διοργάνωσε σειρά τεχνικών συνεδριάσεων με την PCAA στις 9 Ιουλίου και στις 25 Σεπτεμβρίου 2020, στις 15 και 16 Μαρτίου 2021, στις 15 Οκτωβρίου 2021, καθώς και στις 16 Μαρτίου 2022.

(57) Κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων αυτών συζητήθηκαν διάφορα θέματα, ιδίως η εποπτεία των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Πακιστάν, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειάς τους. Η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να επαληθεύσει κατά πόσον επικρατεί παρόμοια κατάσταση και σε άλλους τομείς, όπως η αδειοδότηση των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, η αδειοδότηση μηχανικών συντήρησης ή η πιστοποίηση των αερομεταφορέων.

(58) Οι πληροφορίες που ανταλλάχθηκαν με την PCAA στις 16 Μαρτίου 2022 επικεντρώθηκαν στα αποτελέσματα της πρόσφατης επίσκεψης του παγκόσμιου ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας της ασφάλειας του ΔΟΠΑ (στο εξής: USOAP). Η Επιτροπή τόνισε ότι θα δοθεί η δέουσα προσοχή στο περιεχόμενο της έκθεσης ελέγχου προκειμένου να προσδιοριστούν τα επόμενα στάδια της διαδικασίας διαβούλευσης σχετικά με τον οικείο κατάλογο ασφάλειας πτήσεων. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η PCAA παρείχε επισκόπηση των βασικών πτυχών της έκθεσης και δεσμεύτηκε να κοινοποιήσει την έκθεση στην Επιτροπή μετά την οριστικοποίησή της.

(59) Μετά την παραλαβή της έκθεσης, η Επιτροπή μπόρεσε να επισημάνει ότι δεν περιέχει καμία ένδειξη για τους τομείς που απαιτούν άμεσα διορθωτικά μέτρα. Ωστόσο, ενώ στην έκθεση αναφέρεται ότι υπάρχουν τα περισσότερα στοιχεία για την εκπλήρωση των αρμοδιοτήτων της PCAA, σημειώνεται η ανάγκη τροποποίησης, συμπλήρωσης ή βελτίωσης της καθοδήγησης και των διαδικασιών, ιδίως στους τομείς της αδειοδότησης χειριστών, από την PCAA. Επιπλέον, σημειώνεται η ανάγκη βελτίωσης της εθνικής νομοθεσίας του Πακιστάν με την ενσωμάτωση διατάξεων σχετικά με την πολιτική επιβολής και την απεριόριστη πρόσβαση του προσωπικού επιθεώρησης για τη διασφάλιση αποτελεσματικής εποπτείας.

(60) Με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες και την επικοινωνία με την PCAA, η Επιτροπή αναγνωρίζει τις προσπάθειες της PCAA να εγκρίνει σχέδιο για την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας που εντοπίστηκαν. Η Επιτροπή, με τη βοήθεια του Οργανισμού και των κρατών μελών, σημειώνει ότι, μετά την επίσκεψη του USOAP του ΔΟΠΑ, το Πακιστάν βρίσκεται σε μια σημαντική διαδικασία ανάπτυξης, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, αλλαγές στην πρωτογενή νομοθεσία του για την αεροπορία.

(61) Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή, προκειμένου να καθορίσει κατά πόσον απαιτούνται περαιτέρω ενέργειες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, θα συνεχίσει να συνεργάζεται με την PCAA και να παρακολουθεί την πρόοδο που σημειώνεται όσον αφορά την αντιμετώπιση της κατάστασης εποπτείας της ασφάλειας στο Πακιστάν. Μέσω αυτών των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης θα αποφασιστεί πότε θα πραγματοποιηθεί επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης.

(62) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς του Πακιστάν.

(63) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Πακιστάν με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(64) Σε περίπτωση που από τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες προκύψει ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ενδέχεται να καταστεί αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Ρωσίας

(65) Στις 8 Απριλίου 2022, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/594 της Επιτροπής ([12]), οι αερομεταφορείς της Ρωσίας, οι οποίοι έχουν χρησιμοποιήσει ένα ή περισσότερα από τα αεροσκάφη που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 4 ή 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/594, συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(66) Στις 28 Απριλίου 2022, η Υπηρεσία Αερομεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας (στο εξής: FATA) ενημέρωσε την Επιτροπή ότι θεωρεί αβάσιμο κάθε ισχυρισμό περί παραβιάσεων των διεθνών προτύπων πολιτικής αεροπορίας και περί τυχόν προβλημάτων ασφάλειας που αναφέρεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/594. Ωστόσο, η FATA δεν παρείχε καμία πληροφορία προς στήριξη της δήλωσής της.

(67) Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο αερομεταφορέας *I Fly* έχει καταχωρίσει αεροσκάφη που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/594 στο νηολόγιο αεροσκαφών της Ρωσίας και ότι χρησιμοποίησε εν γνώσει τα εν λόγω αεροσκάφη κατά παράβαση των σχετικών διεθνών προτύπων ασφάλειας. Η καταχώριση των αεροσκαφών στο νηολόγιο της Ρωσίας έγινε χωρίς τη συγκατάθεση των ιδιοκτητών και χωρίς την επακόλουθη συνεργασία της Ιρλανδικής Αρχής Αεροπορίας, ως αναγνωρισμένου κράτους νηολόγησης των εν λόγω αεροσκαφών.

(68) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/594 και τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι, όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Ρωσίας, ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθεί ο αερομεταφορέας *I Fly* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(69) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί από τη FATA με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς του Νοτίου Σουδάν

(70) Αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Νότιο Σουδάν δεν έχουν ποτέ συμπεριληφθεί στο παράρτημα Α ή στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(71) Κατά την τελευταία τέσσερα έτη, έχουν συμβεί τέσσερα θανατηφόρα ατυχήματα και αρκετά άλλα ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα στο Νότιο Σουδάν, συχνά με την εμπλοκή αεροσκαφών με ύποπτα σήματα νηολόγησης.

(72) Στις 26 Μαρτίου 2021, η Επιτροπή άρχισε επίσημες διαβουλεύσεις με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Νοτίου Σουδάν (στο εξής: SSCAA) σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006.

(73) Κατά την ανταλλαγή αλληλογραφίας που ακολούθησε, η SSCAA γνωστοποίησε ότι το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (στο εξής: AOC) της *South Sudan Supreme Airlines*, της οποίας το αεροσκάφος ενεπλάκη σε θανατηφόρο ατύχημα, είχε ανασταλεί και ότι, λόγω υποψιών σχετικά με την νηολόγηση του αεροσκάφους που ενεπλάκη στο εν λόγω ατύχημα, η SSCAA επανεξετάζει όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τα AOC της χώρας. Επίσης, η SSCAA ανακοίνωσε ότι βρίσκονται σε εξέλιξη ενέργειες βελτίωσης όσον αφορά την ανάπτυξη και την επανεξέταση των κανονισμών, των εγχειριδίων και της κατάρτισης. Στις 5 Νοεμβρίου 2021, υποβλήθηκαν έγγραφα με πληροφορίες σχετικά με το πρόγραμμα επιθεώρησης, επιτήρησης και ελέγχου της SSCAA, καθώς και εκθέσεις σχετικά με την επανεξέταση ορισμένων αερομεταφορέων και σχετικά με αεροσκάφη που είναι νηολογημένα στο εξωτερικό και εκτελούν πτήσεις στο Νότιο Σουδάν.

(74) Στις 28 Μαρτίου 2022, η SSCAA κοινοποίησε τις απαντήσεις της στο ερωτηματολόγιο που απέστειλε η Επιτροπή στις 26 Μαρτίου 2021. Σύμφωνα με αυτό, η SSCAA δεν έχει ακόμη αναπτύξει και θέσει σε εφαρμογή αποτελεσματικό σύστημα εποπτείας. Επίσης, η SSCAA επισημαίνει ότι, ενώ δεν έχει εκδώσει καμία άδεια ή AOC και δεν υπάρχουν αεροσκάφη νηολογημένα στη χώρα, η SSCAA έχει εκδώσει άδειες πτητικής λειτουργίας σε αεροσκάφη που είναι νηολογημένα στο εξωτερικό για να εκτελούν πτήσεις στο Νότιο Σουδάν. Δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν οποιαδήποτε δραστηριότητα εποπτείας που να οδηγεί στην έκδοση των εν λόγω αδειών ή τη σχετική συνεχή παρακολούθηση.

([12]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/594 της Επιτροπής, της 8ης Απριλίου 2022, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Ένωσης (ΕΕ L 114 της 12.4.2022, σ. 49).

(75) Στις 22 Φεβρουαρίου 2022, η Επιτροπή ενημέρωσε την SSCAA για την πρόθεσή της να συμπεριλάβει την επανεξέταση της κατάστασης εποπτείας της πολιτικής αεροπορίας του Νοτίου Σουδάν στην ημερήσια διάταξη της επόμενης συνεδρίασης της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ και κάλεσε την SSCAA σε ακρόαση ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ στις 18 Μαΐου 2022.

(76) Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η SSCAA υπέβαλε στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ επισκόπηση της οργανωτικής της δομής, καθώς και πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος του κλάδου της αεροπορίας στο Νότιο Σουδάν. Περιέγραψε τις λειτουργίες και τις αρμοδιότητες των διαφόρων διευθύνσεων της SSCAA και παρείχε γενικές πληροφορίες σχετικά με τη στελέχωση της αρχής. Εξήγησε ότι η SSCAA εξακολουθεί να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη στήριξη της υπηρεσίας εποπτείας της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας της Κοινότητας Ανατολικής Αφρικής (στο εξής: EAC-CASSOA) για τη θέσπιση κανονισμών πολιτικής αεροπορίας, καθώς και για την ανάπτυξη αποτελεσματικής διαδικασίας εποπτείας. Στο πλαίσιο αυτό, η SSCAA σημείωσε ότι θα ήταν ευπρόσδεκτη οποιαδήποτε βοήθεια και στήριξη για τις προσπάθειές της.

(77) Η SSCAA επιβεβαίωσε ότι δεν έχει εκδώσει κανένα AOC και δεν έχει δημιουργήσει ακόμη νηολόγιο αεροσκαφών. Ωστόσο, η SSCAA ενημέρωσε ότι, μετά από κατάρτιση που θα παράσχει η EAC-CASSOA από τις 23 Μαΐου 2022, αναμένει να επιτύχει τον στόχο της όσον αφορά τη δημιουργία νηολογίου αεροσκαφών και την επίτευξη ικανότητας πιστοποίησης αερομεταφορέων μέσω της διαδικασίας πιστοποίησης 5 φάσεων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΟΠΑ.

(78) Η SSCAA ενημέρωσε την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ ότι έχει εκδώσει 24 άδειες πτητικής λειτουργίας σε ξένους αερομεταφορείς και ότι ορισμένοι από αυτούς τους αδειοδοτημένους αερομεταφορείς εκτελούν εσωτερικές πτήσεις στη χώρα. Φαίνεται ότι πρόκειται για τη μόνη δραστηριότητα πιστοποίησης που πραγματοποιεί η SSCAA. Η SSCAA περιέγραψε τη διαδικασία για την έκδοση των εν λόγω αδειών, μέσω επικύρωσης των AOC, η οποία περιλαμβάνει την επιθεώρηση των εγγράφων και τον φυσικό έλεγχο των αεροσκαφών. Ωστόσο, οι πληροφορίες αυτές παρασχέθηκαν μόνο κατά τη διάρκεια της ακρόασης και δεν κατέστη δυνατό να επαληθευτεί ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιείται η διαδικασία επικύρωσης.

(79) Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η SSCAA παρείχε επίσης παράδειγμα για τα μέτρα επιβολής που ελήφθησαν κατά ξένου αερομεταφορέα με ανάκληση της άδειας λειτουργίας όταν διαπιστώθηκε ότι το AOC του αερομεταφορέα είχε ανακληθεί από την οικεία αρμόδια αρχή.

(80) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ έλαβαν υπό σημείωση ότι δεν υπάρχει αερομεταφορέας για τον οποίο η SSCAA έχει αρμοδιότητες ρυθμιστικής εποπτείας, δεδομένου ότι δεν έχει εκδώσει AOC, και ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες στη χώρα εκτελούνται από αερομεταφορείς των οποίων το AOC έχει εκδοθεί από ξένες αρχές. Συνεπώς, λαμβανομένων υπόψη των κοινών κριτηρίων που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, δεν υπάρχει αερομεταφορέας πιστοποιημένος από την SSCAA που θα μπορούσε να πληροί τις προϋποθέσεις για ανάληψη δράσης σε επίπεδο Ένωσης.

(81) Επιπλέον, η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ έλαβαν υπό σημείωση τις ενδείξεις της SSCAA ότι δεν προτίθεται να εκδώσει κανένα AOC μέχρι να αποκτήσει ικανότητες πιστοποίησης και εποπτείας, γεγονός που θα της επιτρέψει να εφαρμόσει και να επιβάλει το σχετικό διεθνές πρότυπο ασφάλειας.

(82) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι, όσον αφορά τους αερομεταφορείς του Νοτίου Σουδάν, δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.

(83) Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης, η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς την κατάσταση της ασφάλειας στο Νότιο Σουδάν. Η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην κατάσταση της ασφάλειας και στις σχετικές εξελίξεις στο Νότιο Σουδάν, και η SSCAA θα πρέπει να ζητήσει την υποβολή τακτικών εκθέσεων σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται όσον αφορά τη θέσπιση κανονισμών πολιτικής αεροπορίας, την ανάπτυξη αποτελεσματικής διαδικασίας εποπτείας της ασφάλειας και την ικανότητα έκδοσης AOC. Σε περίπτωση που περιέλθει στη γνώση της Επιτροπής ότι επίκειται διακινδύνευση της ασφάλειας λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, όπως η έκδοση AOC ελλείψει επαρκούς ικανότητας πιστοποίησης και εποπτείας της SSCAA, ενδέχεται να χρειαστεί να ληφθούν περαιτέρω μέτρα από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, όπως η επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς και η συμπερίληψή τους στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(84) Επομένως, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(85) Στα άρθρα 5 και 6 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 απαραίτητο, για την προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών και του επιβατικού κοινού, οποιεσδήποτε αποφάσεις στο πλαίσιο της επικαιροποίησης του καταλόγου των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση ή περιορισμό λειτουργίας εντός της Ένωσης, να δημοσιεύονται και να αρχίζουν να ισχύουν αμέσως μετά την έγκρισή τους.

(86) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ, που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1) το παράρτημα Α αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού·

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

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 1η Ιουνίου 2022.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α*

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

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΑΟC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Βενεζουέλα
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Ιράν
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ιράκ
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Νιγηρία
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Ζιμπάμπουε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Αφγανιστάν, δηλαδή:			**Αφγανιστάν**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Αφγανιστάν
KAM AIR	AOC 001	KMF	Αφγανιστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ανγκόλας, πλην των *TAAG Angola Airlines* και *Heli Malongo*, δηλαδή:			**Ανγκόλα**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Ανγκόλα
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Ανγκόλα
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Ανγκόλα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αρμενίας, δηλαδή:			**Αρμενία**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Αρμενία
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Αρμενία
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Αρμενία

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

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Αρμενία
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Αρμενία
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Αρμενία
SKYBALL	AM AOC 073	A/A	Αρμενία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Κονγκό (Μπραζαβίλ), δηλαδή:			**Κονγκό (Μπραζαβίλ)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Άγνωστος	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ), δηλαδή:			**Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, δηλαδή:			**Τζιμπουτί**
DAALLO AIRLINES	Άγνωστος	DAO	Τζιμπουτί
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, δηλαδή:			**Ισημερινή Γουινέα**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ισημερινή Γουινέα
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ερυθραίας, δηλαδή:			**Ερυθραία**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Ερυθραία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Κιργιζίας, δηλαδή:			**Κιργιζία**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Κιργιζία
AIR COMPANY AIR KG	50	Άγνωστος	Κιργιζία
AIR MANAS	17	MBB	Κιργιζία
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Κιργιζία
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Κιργιζία
HELI SKY	47	HAC	Κιργιζία
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Κιργιζία
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Κιργιζία
TEZ JET	46	TEZ	Κιργιζία
VALOR AIR	07	VAC	Κιργιζία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας.			**Λιβερία**

Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβύης, δηλαδή:			**Λιβύη**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Λιβύη
AIR LIBYA	004/01	TLR	Λιβύη
AL MAHA AVIATION	030/18	Άγνωστος	Λιβύη
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Λιβύη
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Λιβύη
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Λιβύη
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Λιβύη
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Λιβύη
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Λιβύη
PETRO AIR	025/08	PEO	Λιβύη
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Νεπάλ, δηλαδή:			**Νεπάλ**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Άγνωστος	Νεπάλ
ALTITUDE AIR	085/2016	Άγνωστος	Νεπάλ
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Νεπάλ
FISHTAIL AIR	017/2001	Άγνωστος	Νεπάλ
SUMMIT AIR	064/2010	Άγνωστος	Νεπάλ
HELI EVEREST	086/2016	Άγνωστος	Νεπάλ
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Νεπάλ
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Άγνωστος	Νεπάλ
MAKALU AIR	057A/2009	Άγνωστος	Νεπάλ
MANANG AIR PVT	082/2014	Άγνωστος	Νεπάλ
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Άγνωστος	Νεπάλ
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Άγνωστος	Νεπάλ
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Νεπάλ
SAURYA AIRLINES	083/2014	Άγνωστος	Νεπάλ
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Νεπάλ
SIMRIK AIR	034/2000	Άγνωστος	Νεπάλ
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Νεπάλ
SITA AIR	033/2000	Άγνωστος	Νεπάλ
TARA AIR	053/2009	Άγνωστος	Νεπάλ
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Νεπάλ

Οι ακόλουθοι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ρωσίας:			**Ρωσία**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Ρωσία
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Ρωσία
IZHAVIA	479	IZA	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY "YAKUTIA"	464	SYL	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Ρωσία
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Ρωσία
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Ρωσία
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Ρωσία
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Ρωσία
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Ρωσία
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Ρωσία
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Ρωσία
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Ρωσία
LTD. I FLY	533	RSY	Ρωσία
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Ρωσία
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Ρωσία
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Ρωσία
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Ρωσία
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Ρωσία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, δηλαδή:			**Σάο Τομέ και Πρίνσιπε**

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 πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε			**Σιέρα Λεόνε**
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, δηλαδή:			**Σουδάν**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Σουδάν
BADR AIRLINES	35	BDR	Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Σουδάν
ELDINDER AVIATION	8	DND	Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Σουδάν
HELEJETIC AIR	57	HJT	Σουδάν
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Σουδάν
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Σουδάν
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Σουδάν
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Σουδάν
SUN AIR	51	SNR	Σουδάν
TARCO AIR	56	TRQ	Σουδάν»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

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

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC)	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα/-τα νηολογίου και, εφόσον διατίθεται/-νται, αριθμός/-οί σειράς κατασκευής του αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Κράτος νηολόγησης
IRAN AIR	FS100	IRA	Ιράν	Όλα τα αεροσκάφη τύπου Fokker F100 και τύπου Boeing B747	Αεροσκάφη τύπου Fokker F100, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα· αεροσκάφη τύπου Boeing B747, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα	Ιράν
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Βόρεια Κορέα	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου TU-204.	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633	Βόρεια Κορέα»

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