ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2022/594 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

(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) Οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από την Υπηρεσία Αερομεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας (στο εξής: FATA) δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα Α ή στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με εξαίρεση τον αερομεταφορέα *SKOL Airline LLC* που προστέθηκε στο παράρτημα Α με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/2070 της Επιτροπής ([3]).

(3) Ορισμένα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΕΕ) 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 που ενδέχεται να είναι σημαντικές για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου. Τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμοί παρείχαν επίσης σημαντικές πληροφορίες. Οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν ελήφθησαν δεόντως υπόψη από την Επιτροπή κατά τον καθορισμό του κατά πόσον είναι σκόπιμο να επικαιροποιηθεί ο κατάλογος.

(4) Σύμφωνα με τη συμφωνία που συνήφθη το 1999 μεταξύ των Βερμούδων και της Ρωσίας για την εφαρμογή του άρθρου 83α της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που υπεγράφη στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου) όσον αφορά τα εγγεγραμμένα στο νηολόγιο των Βερμούδων αεροσκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς πιστοποιημένους από τη FATA, το οποίο αφορά τη μεταβίβαση των λειτουργιών και των καθηκόντων ρυθμιστικής εποπτείας που περιέχονται στα παραρτήματα 1, 2 και 6 της σύμβασης του Σικάγου, η αρχή πολιτικής αεροπορίας των Βερμούδων (στο εξής: BCAA) ενημέρωσε τη FATA, στις 14 Μαρτίου 2022, με τη γενική ανακοίνωση GEN-01-2022, ότι τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας όλων των μισθωμένων αεροσκαφών που είναι νηολογημένα στις Βερμούδες και χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς πιστοποιημένους από τη FATA θα αναστέλλονταν από τις 12 Μαρτίου 2022, στις 23.59 UTC, με βάση τη διαπίστωση ότι δεν μπορεί πλέον να διασφαλιστεί η διαρκής αξιοπλοΐα των εν λόγω αεροσκαφών.

(5) Δυνάμει της συμφωνίας που συνήφθη το 2002 μεταξύ της Ιρλανδίας και της Ρωσίας για την εφαρμογή του άρθρου 83α της σύμβασης του Σικάγου όσον αφορά τα εγγεγραμμένα στο ιρλανδικό νηολόγιο αεροσκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς πιστοποιημένους από τη FATA, το οποίο αφορά τη μεταβίβαση των λειτουργιών και των καθηκόντων ρυθμιστικής εποπτείας που περιέχονται στα παραρτήματα 1, 2 και 6 της σύμβασης του Σικάγου, η ιρλανδική αρχή αεροπορίας (στο εξής: IAA) εξέδωσε στις 15 Μαρτίου 2022 την αεροναυτική ανακοίνωση αριθ. A.114, με την οποία κήρυξε την παύση ισχύος όλων των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας για αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς πιστοποιημένους από τη FATA, με ισχύ από την ημερομηνία της εν λόγω ανακοίνωσης, με βάση τη διαπίστωση ότι δεν μπορεί να διασφαλιστεί η αξιοπλοΐα των εν λόγω αεροσκαφών.

([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]) 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 που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Ένωσης (ΕΕ L 421 της 26.11.2021, σ. 31).

(6) Παρά τις εν λόγω αποφάσεις της BCAA και της IAA, υπό την ιδιότητά τους ως αρμόδιων αρχών των κρατών νηολόγησης, ορισμένα επηρεαζόμενα αεροσκάφη εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς πιστοποιημένους από τη FATA, τόσο εντός της Ρωσίας όσο και σε ορισμένες άλλες τρίτες χώρες. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ), με το ηλεκτρονικό δελτίο 2022/12 της 11ης Μαρτίου 2022, υπενθύμισε ότι η εν λόγω ενέργεια συνιστά άμεση παραβίαση των άρθρων 29 και 31 της σύμβασης του Σικάγου. Σύμφωνα με το εν λόγω ηλεκτρονικό δελτίο, η FATA, υπό την ιδιότητά της ως αρμόδιας αρχής για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δεν θα έπρεπε να έχει επιτρέψει την εκτέλεση των εν λόγω πτητικών λειτουργιών. Επιπλέον, οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τη FATA και εκτελούν τέτοιες πτήσεις με αεροσκάφη που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5 το έχουν πράξει εν γνώσει τους κατά παράβαση των σχετικών διεθνών προτύπων ασφάλειας, ιδίως του παραρτήματος 6 μέρος I κεφάλαιο 5 του προτύπου 5.2.3 του ΔΟΠΑ το οποίο ορίζει ότι «*[τ]ο αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους όρους του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας του και τους εγκεκριμένους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του*», με την προϋπόθεση ότι το εν λόγω πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδίδεται από το κράτος νηολόγησης.

(7) Επιπλέον, πολλά από τα εν λόγω αεροσκάφη καταχωρίστηκαν στο νηολόγιο αεροσκαφών της Ρωσίας χωρίς τη συγκατάθεση των ιδιοκτητών και χωρίς επακόλουθη συνεργασία σε θέματα ασφάλειας είτε με τη BCAA είτε με την IAA. Σύμφωνα επίσης με το ηλεκτρονικό δελτίο του ΔΟΠΑ που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 6, οι εν λόγω ενέργειες παραβιάζουν τα άρθρα 17 και 18 της σύμβασης του Σικάγου.

(8) Στις 18 Μαρτίου 2022, ο ΔΟΠΑ εξέδωσε την επιστολή AN 3/1.1-22/41 προς τα κράτη, με την οποία υπενθυμίζει σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης του Σικάγου τις αρμοδιότητες και τις υποχρεώσεις εποπτείας που απορρέουν από την εν λόγω σύμβαση και τα παραρτήματά της όσον αφορά την επαρκή τήρηση της εποπτείας της ασφάλειας.

(9) Στις 18 Μαρτίου 2022, η Ρωσία ενημέρωσε τις Βερμούδες σχετικά με την αναστολή της συμφωνίας για το άρθρο 83α, που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 4, με άμεση ισχύ. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, τυχόν αρμοδιότητες ρυθμιστικής εποπτείας που είχαν μεταβιβαστεί προηγουμένως στη Ρωσία βάσει της εν λόγω συμφωνίας ανατέθηκαν στις Βερμούδες ως κράτος νηολόγησης.

(10) Κατά παράβαση των εφαρμοστέων διεθνών προτύπων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, η FATA διατήρησε τις μεταβιβασθείσες αρμοδιότητες ρυθμιστικής εποπτείας που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5 και ανέλαβε, χωρίς συντονισμό με τις Βερμούδες και την Ιρλανδία ως κράτη νηολόγησης, τις ρυθμιστικές λειτουργίες και τα καθήκοντα που περιέχονται στο παράρτημα 8 της σύμβασης του Σικάγου. Δεν υπάρχουν επαληθεύσιμα στοιχεία που να οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η FATA έχει αναπτύξει την αναγκαία ικανότητα εποπτείας της ασφάλειας για την επαρκή εκτέλεση μιας τέτοιας διευρυμένης εποπτικής αρμοδιότητας σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα και επί τόσο μεγάλου αριθμού αεροσκαφών.

(11) Στις 21 Μαρτίου 2022, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 ([4]), η Επιτροπή ενημέρωσε τη FATA σχετικά με τις σοβαρές ανησυχίες της όσον αφορά την κατάσταση της εποπτείας της ασφάλειας της αεροπορίας στη Ρωσία, καθώς και σχετικά με τα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό, τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση απόφασης για την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας εντός της Ένωσης σε αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τη FATA.

(12) Η Επιτροπή έδωσε στη FATA τη δυνατότητα να υποβάλει γραπτές παρατηρήσεις και να εκθέσει προφορικά τις θέσεις της στις 5 Απριλίου 2022 στην Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ. Η FATA κλήθηκε να δηλώσει έως την 1η Απριλίου 2022 εάν προτίθεται να ασκήσει το δικαίωμα υπεράσπισής της και αν επιθυμεί να εμφανιστεί ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ.

(13) Στις 21 Μαρτίου 2022, η Επιτροπή ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ σχετικά με τις εν εξελίξει κοινές διαβουλεύσεις με τη FATA, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 της Επιτροπής.

(14) Στις 31 Μαρτίου 2022, η FATA ενημέρωσε, με επιστολή που απηύθυνε στην Επιτροπή, ότι απορρίπτει τους ισχυρισμούς σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί από τη FATA και ότι θεωρεί ότι τηρεί πλήρως τις υποχρεώσεις που υπέχουν τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ. Ωστόσο, η FATA δεν προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία ή πληροφορίες προς στήριξη των δηλώσεών της και δεν απέδειξε τον τρόπο με τον οποίο τηρεί τις υποχρεώσεις που υπέχει όσον αφορά τις ρυθμιστικές λειτουργίες και τα καθήκοντα που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 8 της σύμβασης του Σικάγου, ιδίως όσον αφορά τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν αεροσκάφη που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5.

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

(15) Την 1η Απριλίου 2022, η Επιτροπή επισήμανε ότι η FATA δεν είχε δηλώσει, όπως ζητήθηκε στην επιστολή της Επιτροπής που διαβιβάστηκε στη FATA στις 21 Μαρτίου 2022, την πρόθεσή της να ασκήσει το δικαίωμα υπεράσπισής της, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

(16) Στις 5 Απριλίου 2022, η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ συνεδρίασε για να συζητήσει την κατάσταση των επιδόσεων ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί από τη FATA, καθώς και την ικανότητα συμμόρφωσης της FATA με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας της αεροπορίας. Η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ επισήμανε τις παραβάσεις της σύμβασης του Σικάγου που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 6 και 7, καθώς και την παραβίαση των εφαρμοστέων διεθνών προτύπων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 10. Σημείωσε επίσης την έλλειψη προθυμίας συνεργασίας με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη της ΕΕ, όσον αφορά την ικανότητα της FATA και των αερομεταφορέων που έχει πιστοποιήσει, προκειμένου να διασφαλιστεί η διαρκής αξιοπλοΐα και η επιχειρησιακή ασφάλεια του στόλου των αερομεταφορέων, συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5.

(17) Εξετάστηκε επίσης περαιτέρω οι επακόλουθες επιπτώσεις των περιοριστικών μέτρων που προκύπτουν από τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/328 του Συμβουλίου ([5]) για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 833/2014, και ιδίως οι βραχυπρόθεσμες επιχειρησιακές επιπτώσεις της περιορισμένης μόνο πρόσβασης σε επικαιροποιήσεις βάσεων δεδομένων ναυσιπλοΐας και βάσεων δεδομένων συστημάτων προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, με αποτέλεσμα να υπονομεύονται σοβαρά οι ικανότητες ασφαλούς ναυσιπλοΐας των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς πιστοποιημένους από τη FATA.

(18) Ελήφθη υπόψη το γεγονός ότι, ως αποτέλεσμα των εφαρμοστέων περιοριστικών μέτρων, η μηχανολογική και τεχνική υποστήριξη των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί από τη FATA έχει καταστεί περιορισμένη. Επιπλέον, η έλλειψη αυτής της μηχανολογικής και τεχνικής υποστήριξης, σε συνδυασμό με την αυξημένη δραστηριότητα επιτήρησης που απορρέει από την προσθήκη σημαντικού αριθμού νέων αεροσκαφών στο ρωσικό νηολόγιο, θα αυξήσει τον φόρτο εργασίας της FATA και την ανάγκη για εμπειρογνωσία, η οποία είναι απίθανο να είναι άμεσα εφικτή λαμβανομένων υπόψη, αφενός, των όρων της συμφωνίας για το άρθρο 83α υπό τους οποίους η εν λόγω δραστηριότητα διεκπεραιωνόταν στη Ρωσία μέχρι σήμερα και, αφετέρου, των συνεπειών των εφαρμοστέων περιοριστικών μέτρων.

(19) Λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερθείσες παραβιάσεις και την έλλειψη προθυμίας συνεργασίας με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη της ΕΕ για την αντιμετώπιση των συγκεκριμένων σημείων και των ανησυχιών που εξέφρασε η Επιτροπή στην επιστολή της με ημερομηνία 21 Μαρτίου 2022, η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, συμπεριλαμβανομένου ιδίως του τρίτου κριτηρίου, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η FATA είναι σε θέση να τηρήσει τις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει της σύμβασης του Σικάγου και των προτύπων που περιέχονται στα παραρτήματά της όσον αφορά τους πιστοποιημένους από τη FATA αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν αεροσκάφη τα οποία αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5.

(20) Επιπλέον, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, και ιδίως με το πρώτο κριτήριο, οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τη FATA και έχουν χρησιμοποιήσει ένα ή περισσότερα από τα αεροσκάφη που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5, έχουν επιδείξει, με τον τρόπο αυτόν, σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας επιτρέποντας την εκτέλεση πτήσεων κατά παράβαση των σχετικών διεθνών προτύπων ασφάλειας που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

(21) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όπως παρατίθεται στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριλάβει όλους τους πιστοποιημένους στη Ρωσία αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν αεροσκάφη τα οποία αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5.

(22) 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 της Επιτροπής ([6]).

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) 2022/328 του Συμβουλίου, της 25ης Φεβρουαρίου 2022, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 833/2014 σχετικά με περιοριστικά μέτρα λόγω ενεργειών της Ρωσίας που αποσταθεροποιούν την κατάσταση στην Ουκρανία (ΕΕ L 49 της 25.2.2022, σ. 1).

([6]) 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).

(23) Η κατάσταση όσον αφορά τη δυνατότητα και την ικανότητα της FATA να εκπληρώσει τον ρόλο και τα καθήκοντά της όσον αφορά την εποπτεία του κλάδου των αερομεταφορών της, καθώς και όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσία, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των αερομεταφορέων που χρησιμοποιούν αεροσκάφη που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5, θα παρακολουθείται στενά και θα υπόκειται σε περαιτέρω έλεγχο από την Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Οργανισμό, προς επανεξέταση κατά τις επόμενες συνεδριάσεις της επιτροπής ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ.

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

(25) 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.

(26) 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, 8 Απριλίου 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 (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης
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

[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.

ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Αρμενία
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Αρμενία
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Αρμενία
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Αρμενία
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Αρμενία
SKYBALL	AM AOC 073	Άνευ αντικειμένου	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, συμπεριλαμβανομένων των:			**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
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Ρωσία
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Ρωσία
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SMD	Ρωσία
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Ρωσία
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Ρωσία
'Ολοι 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 ΙΙ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

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

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (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.