ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2022/2295 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Νοεμβρίου 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, Καζακστάν, Νεπάλ, Νιγηρία και Πακιστάν. Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ σχετικά με την κατάσταση ασφάλειας της αεροπορίας στην Αργεντινή, στο Κονγκό Μπραζαβίλ, στο Ιράκ, στην Ισημερινή Γουινέα, στη Μαδαγασκάρη, στη Ρωσία και στο Νότιο Σουδάν.

(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 από ειδικές επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενήργησαν εθνικές αεροπορικές αρχές, τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός, ενεργώντας ως αρμόδιες αρχές, έλαβαν ορισμένα διορθωτικά μέτρα και μέτρα επιβολής της νομοθεσίας και ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ.

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

Αερομεταφορείς από την Αρμενία

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

(13) Η Επιτροπή και ο Οργανισμός πραγματοποίησαν επίσκεψη στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας της Αρμενίας (στο εξής: CAC) από τις 27 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2022. Με την ευκαιρία αυτή, η Επιτροπή εξέτασε την πρόοδο που σημείωσε η CAC όσον αφορά την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας που είχαν εντοπιστεί και οδήγησαν στην επιβολή της προαναφερθείσας απαγόρευσης στους αερομεταφορείς της Αρμενίας. Μέρος της εξέτασης που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της επίσκεψης επικεντρώθηκε στα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί και στα μέτρα που έχουν προγραμματιστεί για την αντιμετώπιση των βαθύτερων αιτίων των προβλημάτων ασφάλειας που εντοπίστηκαν, ιδίως όσον αφορά την ικανότητα της CAC να ασκεί αποτελεσματική εποπτεία των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Αρμενία.

(14) Εν προκειμένω, η Επιτροπή εξέτασε τα μέτρα που έχει ήδη λάβει η CAC για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της όσον αφορά την εφαρμογή του κρατικού προγράμματος ασφάλειας, του συστήματος αναφοράς περιστατικών, του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας και της διαδικασίας πιστοποίησης των αερομεταφορέων (στο εξής: AOC). Η επίσκεψη αποτέλεσε επίσης ευκαιρία να εξεταστεί όχι μόνο η ικανότητα της CAC να συμμορφώνεται με τους σχετικούς κανονισμούς και τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, αλλά και η ικανότητά της να εντοπίζει τυχόν σημαντική διακινδύνευση της ασφάλειας σε πιστοποιημένο αερομεταφορέα και να ενεργεί με αποτελεσματικό τρόπο για τον περιορισμό της εν λόγω διακινδύνευσης.

([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).

(15) Η επίσκεψη επιβεβαίωσε ότι η CAC σημείωσε περιορισμένη πρόοδο όσον αφορά την αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας που διαπιστώθηκαν και των παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του 2020. Μολονότι έχει καθοριστεί και τεθεί σε εφαρμογή σχέδιο διορθωτικών μέτρων, κρίνεται σκόπιμο το εν λόγω σχέδιο να ανοίξει εκ νέου και να επανεξεταστεί, και να συμπεριληφθούν σε αυτό πρόσθετα μέτρα ώστε να καταστεί κατάλληλο για τον επιδιωκόμενο σκοπό. Η διαδικασία αυτή θα αποτελέσει σημαντική δραστηριότητα στο πλαίσιο ενός έργου τεχνικής βοήθειας που παρέχει ο Οργανισμός.

(16) Με την ευκαιρία αυτή, η CAC ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι έχει πιστοποιηθεί ο νέος αερομεταφορέας Fly Arna (AM AOC 075). Δεδομένου ότι η CAC δεν έχει αποδείξει ότι διαθέτει επαρκή ικανότητα να εφαρμόζει και να επιβάλλει τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, η έκδοση AOC σε αυτόν τον νέο αερομεταφορέα δεν εγγυάται επαρκή συμμόρφωση με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(17) Η επίσκεψη έδωσε επίσης την ευκαιρία να επαναληφθεί στις αρμόδιες αρχές και στους εκπροσώπους της κυβέρνησης της Αρμενίας ότι η κατάλληλη και αποτελεσματική εποπτεία της ασφάλειας μπορεί να διασφαλιστεί μόνο εάν η CAC υποστηρίζεται από επαρκείς πόρους και κατάλληλη εμπειρογνωσία, ιδίως όσον αφορά τον επαρκή αριθμό ειδικευμένου προσωπικού, καθώς και από τη σταθερότητα των ανώτερων διοικητικών στελεχών.

(18) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι, όσον αφορά τους αερομεταφορείς της Αρμενίας, ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί, προκειμένου να συμπεριληφθεί ο αερομεταφορέας Fly Arna στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(19) 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 Καζακστάν

(20) Τον Δεκέμβριο του 2016, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2016/2214 της Επιτροπής ([7]), οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν διαγράφηκαν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με εξαίρεση την Air Astana, η οποία είχε διαγραφεί από το παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ήδη το 2015, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/2322 της Επιτροπής ([8]).

(21) Στις 20 Οκτωβρίου 2022 η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και εκπρόσωποι της Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας του Καζακστάν (στο εξής: CAC KZ) και της Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company (στο εξής: AAK) πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση.

(22) Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, η CAC KZ και η AAK παρουσίασαν την πρόοδο που σημειώθηκε όσον αφορά την εφαρμογή και την περαιτέρω ανάπτυξη του οικείου σχεδίου διορθωτικών μέτρων και υπέβαλαν στην Επιτροπή αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση και/ή την περάτωση ορισμένων παρατηρήσεων και συστάσεων που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του 2021. Η συνεδρίαση αποτέλεσε επίσης ευκαιρία για την CAC KZ και την AAK να παράσχουν ενημέρωση σχετικά με τις τρέχουσες εξελίξεις στο νομοθετικό πλαίσιο του Καζακστάν για την αεροπορία, ιδίως όσον αφορά τις τροποποιήσεις του πρωτογενούς δικαίου του Καζακστάν στον τομέα της αεροπορίας, οι οποίες αναμένεται να εγκριθούν τον Δεκέμβριο του 2022. Η AAK ενημέρωσε επίσης σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν για την ανάπτυξη παράγωγου δικαίου στον τομέα της αεροπορίας, το οποίο μπορεί να εκδοθεί μόνο μετά την έκδοση του πρωτογενούς δικαίου για την αεροπορία.

(23) Με βάση εξέταση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που υποβλήθηκε πριν από τη συνεδρίαση, καθώς και τις συζητήσεις και τα αποδεικτικά στοιχεία που παρασχέθηκαν κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, ελήφθη υπόψη η πρόοδος που σημειώθηκε όσον αφορά την ανταπόκριση στις παρατηρήσεις και τις συστάσεις που προέκυψαν από την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του 2021. Όλες οι παρατηρήσεις και οι συστάσεις έχουν ληφθεί υπόψη και περατώθηκε η εξέταση ορισμένων εξ αυτών. Ωστόσο, πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για να περατωθεί με ικανοποιητικό τρόπο η εξέταση των υπόλοιπων

([7]) 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).

([8]) 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).

παρατηρήσεων και να παρασχεθούν οι αναγκαίοι πόροι για τη διασφάλιση της κατάλληλης εποπτείας της ασφάλειας. Εντοπίστηκαν ορισμένα πρόσθετα ειδικά ζητήματα, τα οποία απαιτούν περαιτέρω προσοχή, μεταξύ των οποίων η ανάπτυξη και η εφαρμογή διαδικασίας για τη διενέργεια αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων, ιδίως για τους κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα και τους εγκεκριμένους φορείς συντήρησης, καθώς και η πρόσληψη ειδικευμένου εμπειρογνώμονα για τη διασφάλιση της εποπτείας των οριισθέντων εξεταστών πτήσης.

(24) 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.

(25) 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.

(26) 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 Νεπάλ

(27) Τον Δεκέμβριο του 2013, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1264/2013 της Επιτροπής ([9]), οι αερομεταφορείς του Νεπάλ συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(28) Στο πλαίσιο των οικείων δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης, η Επιτροπή συναντήθηκε στις 14 Σεπτεμβρίου 2022 με εκπροσώπους της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας του Νεπάλ (στο εξής: CAAN). Με την ευκαιρία αυτή, η CAAN διαβίβασε στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με την εποπτεία της ασφάλειας στο Νεπάλ και ιδίως τις αναθεωρημένες εκτιμήσεις της σχετικά με τον λειτουργικό διαχωρισμό των ρόλων της CAAN ως ρυθμιστικού φορέα και ως παρόχου υπηρεσιών, που αποτελεί μακροχρόνιο πρόβλημα το οποίο εντοπίστηκε κατά τις διαβουλεύσεις της Επιτροπής με το Νεπάλ, καθώς και στο πλαίσιο του παγκόσμιου ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας της ασφάλειας (στο εξής: USOAP) του ΔΟΠΑ.

(29) Σε συνέχεια της εν λόγω συνεδρίασης, η CAAN υπέβαλε στην Επιτροπή στις 10 Νοεμβρίου 2022 τις πληροφορίες και τα αποδεικτικά έγγραφα σχετικά με την έκδοση νέου κανονισμού της CAAN, ο οποίος, κατά την άποψη της CAAN, διασφαλίζει τον λειτουργικό διαχωρισμό των ρόλων της CAAN ως ρυθμιστικού φορέα και ως παρόχου υπηρεσιών, ιδίως με την αποτροπή της μεταφοράς προσωπικού μεταξύ των τμημάτων της CAAN που είναι επιφορτισμένα με τα ρυθμιστικά ζητήματα και των τμημάτων που είναι επιφορτισμένα με την παροχή υπηρεσιών. Η εφαρμογή του νέου αυτού κανονισμού και η πρόοδος όσον αφορά την ευθυγράμμιση της εποπτείας της ασφάλειας της CAAN με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να εξετάσει κατά πόσον θα πρέπει να διοργανωθεί ενωσιακή επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης στο Νεπάλ το 2023. Με βάση τα αποδεικτικά στοιχεία που συγκεντρώνονται κατά τη διάρκεια μιας τέτοιας επίσκεψης, η Επιτροπή θα μπορούσε να αξιολογήσει αν θα ήταν δικαιολογημένη η διαγραφή των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Νεπάλ από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(30) 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 Νεπάλ.

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

Αερομεταφορείς της Νιγηρίας

(32) Τον Μάιο του 2017, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/830 της Επιτροπής ([10]), ο αερομεταφορέας Med-View Airline συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

([9]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1264/2013 της Επιτροπής, της 3ης Δεκεμβρίου 2013, για 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 326 της 6.12.2013, σ. 7).

([10]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/830 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2017, 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 124 της 17.5.2017, σ. 3).

(33) Με επιστολή της 25ης Μαΐου 2022, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Νιγηρίας (στο εξής: NCAA) επιβεβαίωσε εγγράφως την παύση των δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα Med-View Airline.

(34) Στις 7 Νοεμβρίου 2022 η Επιτροπή, με τη συμμετοχή του Οργανισμού, διοργάνωσε συνεδρίαση με την NCAA, κατόπιν αιτήματός της, με σκοπό την ενημέρωσή της σχετικά με τις κυριότερες εξελίξεις όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας που σημειώθηκαν στη Νιγηρία μεταξύ του 2019 και του 2022, ιδίως υπό το πρίσμα της υποστήριξης για την εποπτεία της ασφάλειας που παρείχε ο Οργανισμός στην NCAA το 2019.

(35) Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, η NCAA παρουσίασε αναλυτικά τις βελτιώσεις που επήλθαν όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας, ιδίως στους τομείς του πρωτογενούς δικαίου για την αεροπορία, των προσόντων του τεχνικού προσωπικού και των υποχρεώσεων επιτήρησης.

(36) Άξιες ιδιαίτερης επισήμανσης είναι οι νομοθετικές αλλαγές στον νόμο περί πολιτικής αεροπορίας της Νιγηρίας, η αναδιοργάνωση των περιφερειακών γραφείων, οι προσπάθειες απόκτησης πιστοποίησης ISO 9001 για την NCAA, η ανάπτυξη σχεδίων για την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση των διαδικασιών της NCAA, οι βελτιώσεις στην κατάρτιση του προσωπικού και η δημιουργία συστήματος αναφοράς περιστατικών.

(37) Η NCAA τόνισε τη δέσμευσή της για συνεχή βελτίωση, μεταξύ άλλων όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας και την τακτική ενημέρωση της Επιτροπής και του Οργανισμού. Η Επιτροπή σημείωσε αυτή τη θετική εξέλιξη και τόνισε ότι η NCAA θα πρέπει να λάβει όλη την υποστήριξη και τους πόρους που απαιτούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων.

(38) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να διαγραφεί ο αερομεταφορέας Med-View Airline από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

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

(40) 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

(41) Τον Μάρτιο του 2007 ο αερομεταφορέας Pakistan International Airlines συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 235/2007 της Επιτροπής ([11]) και στη συνέχεια διαγράφηκε από το εν λόγω παράρτημα τον Νοέμβριο του 2007 με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1400/2007 της Επιτροπής ([12]).

(42) Την 1η Ιουλίου 2020 η Επιτροπή άρχισε διαβουλεύσεις με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας του Πακιστάν (στο εξής: PCAA) σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006, με βάση τις αναστολές αδειών ΤΟ της Pakistan International Airlines και της Vision Air, καθώς και δήλωση του Πακιστανού υπουργού Μεταφορών σχετικά με τις άδειες χειριστή αεροσκαφών που έχουν αποκτηθεί με δόλιο τρόπο στο Πακιστάν.

(43) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή, σε συνεργασία με τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη, διοργάνωσε σειρά τεχνικών και ενημερωτικών συνεδριάσεων με την PCAA στις 9 Ιουλίου και στις 25 Σεπτεμβρίου 2020, στις 15 και 16 Μαρτίου 2021, στις 15 Οκτωβρίου 2021 και στις 16 Μαρτίου 2022. Οι συζητήσεις αυτές επικεντρώθηκαν στις προσπάθειες που κατέβαλε η PCAA για την αντιμετώπιση των προβλημάτων εποπτείας της ασφάλειας που είχαν εντοπιστεί προηγουμένως από την Επιτροπή και τους εμπειρογνώμονες του Οργανισμού, καθώς και σε εκείνα που εντόπισε ο ΔΟΠΑ κατά την επίσκεψή του στο πλαίσιο του USOAP, η οποία πραγματοποιήθηκε μεταξύ 29ης Νοεμβρίου και 10ης Δεκεμβρίου 2021.

([11]) 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).

([12]) 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).

(44) Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης, η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και εκπρόσωποι της PCAA πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση στις 25 Οκτωβρίου 2022. Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, η PCAA ενημέρωσε τους συμμετέχοντες σχετικά με τις δράσεις και τα μέτρα που έχουν ήδη εφαρμοστεί, καθώς και σχετικά με τα μέτρα που έχουν προγραμματιστεί, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων εποπτείας της ασφάλειας που είχαν εντοπιστεί.

(45) Οι πληροφορίες και τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν κατά τη συνεδρίαση δείχνουν τη δέσμευση και τις προσπάθειες της PCAA να επιλύσει την κατάσταση εποπτείας της ασφάλειας στο Πακιστάν, ιδίως με την έκδοση τροποποιημένου διατάγματος της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας έως το τέλος του 2022, καθώς και του συναφούς παράγωγου δικαίου που έχει προγραμματιστεί για το πρώτο τρίμηνο του 2023. Συνολικά, τα προτεινόμενα σχέδια, όπως παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, φαίνεται ότι είναι κατάλληλα για τον επιδιωκόμενο σκοπό όσον αφορά τη συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας και την αποτελεσματική εφαρμογή τους. Ωστόσο, αυτό μπορεί να εκτιμηθεί μόνο μετά την έκδοση των σχετικών κανονισμών.

(46) Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή, ενώ αναγνωρίζει τα μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι σήμερα, θα συνεχίσει την παρακολούθηση του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας του Πακιστάν, ώστε να προσδιορίσει κατά πόσον απαιτούνται περαιτέρω μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή προτίθεται να πραγματοποιήσει, με τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη, επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στο Πακιστάν το 2023.

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

(48) 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.

(49) 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.

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

(51) 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.

(52) 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, 23 Νοεμβρίου 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 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
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Ζιμπάμπουε
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση 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
'Ολοι 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
'Ολοι 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

[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.

ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Αρμενία
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Αρμενία
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Αρμενία
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Αρμενία
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Αρμενία
SKYBALL	AM AOC 073	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, 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 αριθ. 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC αριθ. 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	KGC	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
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε			**Σιέρα Λεόνε**
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, δηλαδή:			**Σουδάν**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Σουδάν
BADR AIRLINES	35	BDR	Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Σουδάν
ELDINDER AVIATION	8	DND	Σουδάν
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.»