Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/3137

16.12.2024

# ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/3137 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 13ης Δεκεμβρίου 2024**

**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. Σημαντικές πληροφορίες παρασχέθηκαν επίσης από τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς. 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 συμβουλευτούν όλα τα σχετικά έγγραφα, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να εκθέσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή και στην Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ.

(5) Στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2023/660 της Επιτροπής ([3]), η Επιτροπή ενημέρωσε την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ σχετικά με τις εν εξελίξει διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς της Αρμενίας, του Ιράκ, της Κιργιζίας, του Πακιστάν, του Σουρινάμ και της Τανζανίας. Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ σχετικά με την κατάσταση ασφάλειας της αεροπορίας στην Αίγυπτο, στην Κένυα, στο Κονγκό (Μπραζαβίλ), στη Λιβύη, στο Μαλί, στο Νεπάλ και στη Σιέρρα Λεόνε.

([1]) ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2023/660 της Επιτροπής, της 2ας Δεκεμβρίου 2022, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή περιορισμούς της λειτουργίας εντός της Ένωσης, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 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 83 της 22.3.2023, σ. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(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]).

(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 να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση 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 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, οι οποίες συμπληρώθηκαν από πληροφορίες που προέκυψαν από ειδικές επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενεργήθηκαν από 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 σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες υποδεικνύουν επικείμενους κίνδυνους για την ασφάλεια λόγω της 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, οι αερομεταφορείς που είχαν πιστοποιηθεί στην Αρμενία συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ([6]).

(13) Κατά το πρώτο τρίμηνο του 2024, ο ΔΟΠΑ πραγματοποίησε επίσκεψη στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας της Αρμενίας (στο εξής: CAC) στο πλαίσιο του παγκόσμιου ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας της ασφάλειας (στο εξής: USOAP), και διαπίστωσε σοβαρή έλλειψη ασφάλειας στον τομέα της πιστοποίησης των αερομεταφορέων. Ο έλεγχος αποκάλυψε ότι η διαδικασία πιστοποίησης των αρμενικών αερομεταφορέων βασιζόταν σε παρωχημένες απαιτήσεις και δεν χαρακτηριζόταν από δομημένη και συστηματική προσέγγιση για την έκδοση πιστοποιητικών αερομεταφορέα (στο εξής: AOC).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([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) Επιπλέον, ο έλεγχος αποκάλυψε αξιοσημείωτες προκλήσεις όσον αφορά την ικανότητα της Αρμενίας να διασφαλίζει αποτελεσματική εποπτεία της ασφάλειας της αεροπορίας, με αξιοσημείωτη μείωση της βαθμολογίας της όσον αφορά την αποτελεσματική εφαρμογή και κρίσιμες αδυναμίες σε τομείς όπως η επίλυση ζητημάτων ασφάλειας και οι υποχρεώσεις επιτήρησης.

(15) Όσον αφορά τις σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας στον τομέα της πιστοποίησης των αερομεταφορέων, τον Απρίλιο του 2024 δρομολογήθηκε ειδική πρωτοβουλία στήριξης με στόχο την ταχεία επίλυση της κατάστασης. Έως τον Αύγουστο του 2024, η κατάσταση είχε διευθετηθεί, αν και απαιτούνται πρόσθετες προσπάθειες για την αντιμετώπιση άλλων ζητημάτων εποπτείας της ασφάλειας που εντοπίστηκαν κατά τον έλεγχο του USOAP, για τα οποία η CAC έχει καταρτίσει σχέδιο διορθωτικών μέτρων.

(16) Στις 13 Νοεμβρίου 2024, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης της Επιτροπής, πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση στην οποία συμμετείχαν η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και η CAC. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης εξετάστηκαν οι πρόσφατες εξελίξεις και η πρόοδος που σημειώθηκε όσον αφορά την ενίσχυση του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας της CAC, συμπεριλαμβανομένων επικαιροποιήσεων σχετικά με τις κανονιστικές και επιχειρησιακές βελτιώσεις.

(17) Θα μπορούσε να σημειωθεί ότι η Αρμενία έχει σημειώσει πρόοδο όσον αφορά την επικαιροποίηση των κανονισμών ασφάλειας της αεροπορίας και των ικανοτήτων εποπτείας της, ανταποκρινόμενη στις παρατηρήσεις που περιλαμβάνονταν στην αξιολόγηση μετά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη, που πραγματοποιήθηκε το 2020. Η πρόοδος αυτή περιλαμβάνει την πρόσληψη και την κατάρτιση προσωπικού, την αναθεώρηση των κανονισμών και των συναφών διαδικασιών εφαρμογής, τη διεξαγωγή δραστηριοτήτων εποπτείας και τη λήψη μέτρων επιβολής, όπως η καθήλωση μη ασφαλών αεροσκαφών και η ενίσχυση της συμμόρφωσης των αερομεταφορέων.

(18) Παρά τις προσπάθειες αυτές, η τεχνική συνεδρίαση της 13ης Νοεμβρίου 2024 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι εξακολουθούν να μην υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που να δικαιολογούν χαλάρωση των περιορισμών λειτουργίας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Αρμενία, περιορισμοί που επιβλήθηκαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/736. Απαιτούνται περαιτέρω αξιολογήσεις των αποδεικτικών στοιχείων που υποστηρίζουν τα μέτρα που θέσπισε η CAC ώστε να καθοριστούν τα κατάλληλα επόμενα βήματα που πρέπει να ληφθούν, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης νέας επιτόπιας ενωσιακή επίσκεψης αξιολόγησης στην Αρμενία το 2025.

(19) 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 στην Αρμενία.

(20) 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**

(21) Τον Δεκέμβριο του 2015 και τον Νοέμβριο του 2023 οι αερομεταφορείς *Iraqi Airways* και *Fly Baghdad* συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/2322 της Επιτροπής ([7]) και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/2691 της Επιτροπής ([8]), αντίστοιχα.

(22) Στις 22 Οκτωβρίου 2024, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης της Επιτροπής όσον αφορά τη συνολική κατάσταση της ασφάλειας στο Ιράκ, συμπεριλαμβανομένων των ικανοτήτων και της δυναμικότητας εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας του Ιράκ (στο εξής: ICAA), πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση στην οποία συμμετείχαν η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και η ICAA. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η ICAA παρουσίασε ενημερώσεις σχετικά με τις προσπάθειές της να ενισχύσει το νομοθετικό και κανονιστικό της πλαίσιο, καθώς και σχετικά με τις εποπτικές επιδόσεις της.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/2691 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2023, 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, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(23) Στη συνεδρίαση, η ICAA σημείωσε ότι, τον Ιούλιο του 2024, είχε προσλάβει ομάδα συμβούλων για να στηρίξει την ανάπτυξη του κανονιστικού της πλαισίου και να ενισχύσει τις εποπτικές της ικανότητες. Σημειώθηκε πρόοδος όσον αφορά την εφαρμογή συστάσεων από έργα τεχνικής βοήθειας που εκτελέστηκαν από τον Οργανισμό το 2017 και το 2023, ιδίως όσον αφορά την ευθυγράμμιση των πτητικών λειτουργιών και των διαδικασιών αδειοδότησης του προσωπικού με τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής ([9]).

(24) Η ICAA ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με τις τροποποιήσεις του ιρακινού νόμου περί πολιτικής αεροπορίας, ο οποίος βρίσκεται επί του παρόντος στα τελικά στάδια έγκρισης. Επιπλέον, η ICAA έχει σημειώσει πρόοδο όσον αφορά την αντιμετώπιση των ελλείψεων πόρων, με την πρόσληψη τεσσάρων επιθεωρητών πτητικών λειτουργιών και ενός επιθεωρητή ασφάλειας θαλάμου επιβατών, ενώ συνεχίζονται οι προσπάθειες για την πρόσληψη δύο επιπλέον επιθεωρητών αξιοπλοΐας. Επιπλέον, ξεκίνησε την ανάπτυξη του ιρακινού κρατικού προγράμματος ασφάλειας (στο εξής: SSP) και επικαιροποιεί τις διαδικασίες θέσπισης κανόνων και κατάρτισης επιθεωρητών σε τομείς όπως τα επικίνδυνα εμπορεύματα και η διαχείριση του κινδύνου κόπωσης. Ωστόσο, η εφαρμογή αυτών των επικαιροποιήσεων παραμένει ελλιπής.

(25) Μολονότι αναγνωρίζει τις προσπάθειες αυτές, η ICAA εξακολουθεί να αντιμετωπίζει προκλήσεις, συμπεριλαμβανομένων κρίσιμων ελλείψεων ειδικευμένου προσωπικού για την επιθεώρηση ελικοπτέρων και την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας. Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, η ICAA ξεκίνησε πενταετές πρόγραμμα κατάρτισης για 14 νεοπροσληφθέντες δόκιμους αεροναυπηγούς, με στόχο αυτοί να αποκτήσουν προσόντα επιθεωρητών αξιοπλοΐας και να μειωθεί η εξάρτηση από διεθνείς εμπειρογνώμονες.

(26) Η Επιτροπή ζήτησε από την ICAA να επιβεβαιώσει την ημερομηνία για την αναβληθείσα επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης, η οποία είχε αρχικά προγραμματιστεί για το πρώτο τρίμηνο του 2024, αλλά αναπρογραμματίστηκε κατόπιν αιτήματος της ICAA για το τέταρτο τρίμηνο του 2024. Στην απάντησή της, η ICAA πρότεινε περαιτέρω αναπρογραμματισμό της επίσκεψης για το δεύτερο ή το τρίτο τρίμηνο του 2025, με προτίμηση για τον Σεπτέμβριο του 2025, ανάλογα με την πρόοδο που θα επιτευχθεί στο ενδιάμεσο διάστημα.

(27) 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.

(28) 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 όλων αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(29) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει περαιτέρω μέτρα, ανάλογα με τις ανάγκες, εάν σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες υποδεικνύουν επικείμενους κινδύνους για την ασφάλεια, λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

**Αερομεταφορείς της Κιργιζίας**

(30) Τον Οκτώβριο του 2006 οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Κιργιζία συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1543/2006 της Επιτροπής ([10]).

(31) Στις 16 Ιουλίου 2024, στο πλαίσιο των οικείων δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης, η Επιτροπή συγκάλεσε τεχνική συνεδρίαση με τους εκπροσώπους του Κρατικού Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, που τελεί υπό την αρμοδιότητα του υπουργικού συμβουλίου της Δημοκρατίας της Κιργιζίας (στο εξής: SCAA).

(32) Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, η SCAA ενημέρωσε σχετικά με τις προσπάθειες που καταβάλλει για να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις ασφάλειας των πτήσεων που οδήγησαν στη συμπερίληψη αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Κιργιζία στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, καθώς και σχετικά με άλλα μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση της δυναμικότητας εποπτείας της ασφάλειας και των ικανοτήτων της SCAA.

([9]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1, ELI: http:// http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1543/2006 της Επιτροπής, της 12ης Οκτωβρίου 2006, 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, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 910/2006 (ΕΕ L 283 της 14.10.2006, σ. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(33) Με την ευκαιρία αυτή, η Επιτροπή παρουσίασε στην SCAA τα αποτελέσματα της αξιολόγησης που διενεργήθηκε με βάση τις πληροφορίες και την τεκμηρίωση που παρασχέθηκαν από την SCAA στις αρχές του 2024. Η αξιολόγηση κάλυψε τομείς όπως τα προγράμματα κατάρτισης, οι διαδικασίες εποπτείας, το σύστημα αναφοράς περιστατικών, οι διαδικασίες αδειοδότησης και η συνολική επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα.

(34) Η αξιολόγηση της Επιτροπής αποκάλυψε διάφορες ελλείψεις στα προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού της SCAA. Το πρόγραμμα κατάρτισης των επιθεωρητών, μολονότι περιείχε τα αναγκαία στοιχεία σχετικά με τα καθήκοντά τους, δεν περιείχε σαφείς λεπτομέρειες εφαρμογής και προγραμματισμού, ιδίως όσον αφορά τη συμπερίληψη των απαιτούμενων μαθημάτων κατάρτισης στον χώρο εργασίας για τους νεοεισερχόμενους.

(35) Η Επιτροπή επισήμανε ότι ο αριθμός των επιθεωρητών φαινόταν ανεπαρκής για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εποπτεία του τομέα των αερομεταφορών της Κιργιζίας. Η έλλειψη προσωπικού διοικητικής υποστήριξης ασκεί πρόσθετη πίεση στους επιθεωρητές, καθώς υποχρεούνται να εκτελούν πρόσθετα διοικητικά καθήκοντα, γεγονός που περιορίζει την ικανότητά τους να επικεντρώνονται στην πιστοποίηση και την εποπτεία. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση και τους πόρους, η SCAA αναφέρθηκε σε προγραμματισμένες αυξήσεις μισθών και πόρων, αλλά δεν παρείχε συγκεκριμένες λεπτομέρειες σχετικά με τις δημοσιονομικές διατάξεις.

(36) Στην αξιολόγηση επισημάνθηκαν επίσης ελλείψεις στο σύστημα αναφοράς περιστατικών της SCAA, ιδίως όσον αφορά την έλλειψη ολοκληρωμένης βάσης δεδομένων συμβάντων και ατυχημάτων. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι το σύστημα ήταν ασαφές και αναποτελεσματικό, χωρίς συστηματική προσέγγιση για τη συλλογή και την ανάλυση δεδομένων συμβάντων και ατυχημάτων.

(37) Η Επιτροπή εντόπισε διάφορα κενά στις δραστηριότητες εποπτείας της SCAA. Η εποπτεία πολλών αερομεταφορέων και φορέων συντήρησης είτε ήταν ελλιπής είτε δεν είχε διεξαχθεί καθόλου. Τα έγγραφα εποπτείας που παρασχέθηκαν ήταν ασαφή και δεν διέθεταν τις διαδικαστικές λεπτομέρειες που είναι απαραίτητες για την αποτελεσματική αξιολόγηση. Επιπλέον, δεν είχε δημιουργηθεί σύστημα συμμόρφωσης ούτε είχε συσταθεί μονάδα εσωτερικού ελέγχου, παρά τους ισχυρισμούς σχετικά με τις προετοιμασίες για την πιστοποίηση ISO 9001. Το γεγονός αυτό δημιούργησε περαιτέρω ανησυχίες σχετικά με την ικανότητα της SCAA να διασφαλίζει τη συνεπή τήρηση των διεθνών προτύπων ασφάλειας.

(38) Στις 24 Οκτωβρίου 2024, κατόπιν αιτήματος της SCAA, πραγματοποιήθηκε δεύτερη συνεδρίαση στις Βρυξέλλες, κατά τη διάρκεια της οποίας η SCAA αναγνώρισε τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει. Ανταποκρινόμενη στις προκλήσεις αυτές, η SCAA παρουσίασε ένα στρατηγικό σχέδιο μετασχηματισμού με στόχο την ευθυγράμμιση των αεροπορικών προτύπων της Κιργιζίας με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Υπό την τρέχουσα ηγεσία της, η SCAA έχει δρομολογήσει διάφορες οργανωτικές βελτιώσεις, όπως η αναδιάρθρωση του εσωτερικού πλαισίου της, η καθιέρωση ενός νέου χρηματοοικονομικού μοντέλου και η ολοκλήρωση μιας ανάλυσης ελλείψεων ευθυγραμμισμένης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Οι προσπάθειες αυτές αντικατοπτρίζουν τη δέσμευση της SCAA να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις στην εποπτεία της ασφάλειας και να ενισχύσει τη συνεργασία της με την Επιτροπή.

(39) Αναγνωρίζοντας τη σημασία της διαρκούς και μετρήσιμης προόδου στη βελτίωση των ικανοτήτων εποπτείας της ασφάλειας που επέδειξε η SCAA, η Επιτροπή τονίζει την ανάγκη να συνεχίσει η SCAA να παρέχει σαφή τεκμήρια ουσιαστικής βελτίωσης πριν εξετάσει το ενδεχόμενο μελλοντικής επιτόπιας ενωσιακή επίσκεψης αξιολόγησης στην Κιργιζία. Για τη στήριξη των προσπαθειών αυτών, η Επιτροπή, μέσω του Οργανισμού, θα υλοποιήσει ειδικό έργο τεχνικής βοήθειας το 2025. Η πρωτοβουλία αυτή θα επικεντρωθεί στην αξιολόγηση του χάρτη πορείας της SCAA, στην παροχή στοχευμένης κατάρτισης και στην ενίσχυση των εσωτερικών διαδικασιών εποπτείας, με απώτερο στόχο την επίτευξη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και τη διευκόλυνση της διαγραφής της Κιργιζίας από τον κατάλογο ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ.

(40) Ωστόσο, δεν υπάρχουν επί του παρόντος επαρκή τεκμηριωμένα στοιχεία που να επιβεβαιώνουν ότι η SCAA έχει επιλύσει αποτελεσματικά όλες τις ελλείψεις ασφάλειας που οδήγησαν στην απαγόρευση λειτουργίας που επιβλήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1543/2006 της Επιτροπής.

(41) 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 στην Κιργιζία.

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

**Αερομεταφορείς του Πακιστάν**

(43) Τον Μάρτιο του 2007 ο αερομεταφορέας *Pakistan International Airlines (στο εξής: PIA)* 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]).

(44) Σε συνέχεια των διαβουλεύσεων της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ τον Μάιο του 2024, εμπειρογνώμονες της Επιτροπής, του Οργανισμού και των κρατών μελών πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση στις 18 και στις 19 Σεπτεμβρίου 2024. Κατά την πρώτη ημέρα αξιολογήθηκε το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που υπέβαλε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Πακιστάν (στο εξής: PCAA) και στη συνέχεια επανεξετάστηκε από την Επιτροπή και τον Οργανισμό. Η PCAA παρείχε διευκρινίσεις και τεκμηρίωση, όπως ζητήθηκε. Κατά τη δεύτερη ημέρα διενεργήθηκε σειρά επιτόπιων ελέγχων στους τομείς των πτητικών λειτουργιών, της αδειοδότησης προσωπικού, της αξιοπλοΐας, του συστήματος διαχείρισης ποιότητας (στο εξής: QMS) και του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (στο εξής: SMS). Οι εν λόγω έλεγχοι ήταν μη προγραμματισμένοι εξ αποστάσεως έλεγχοι, με στόχο την απόκτηση περισσότερων πληροφοριών σχετικά με την ικανότητα της αρχής να ασκεί αποτελεσματική εποπτεία, μετά την επίσκεψη της Ένωσης τον Νοέμβριο του 2023.

(45) Το 2020 οι άδειες TCO της *PIA* και της *Vision Air* ανεστάλησαν από τον Οργανισμό. Η αναστολή θα διαρκέσει έως ότου ο Οργανισμός αποκτήσει επαληθεύσιμα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η PCAA μπορεί να ασκεί αποτελεσματική εποπτεία των αερομεταφορέων της, ότι έχουν διορθωθεί οι ελλείψεις εποπτείας και ότι όλοι οι αερομεταφορείς έχουν αντιμετωπίσει όλα τα ευρήματα. Οι πληροφορίες που έχουν συγκεντρωθεί μπορούν να βοηθήσουν τον Οργανισμό στο πλαίσιο της εξέτασης ενδεχόμενης απόφασης για πιθανή άρση της αναστολής των αδειών TCO της *PIA* και της *Vision Air*, καθώς και της χορήγησης άδειας TCO στην *Airblue Limited*.

(46) Η τεχνική συνεδρίαση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι όλα τα στοιχεία του σχεδίου διορθωτικών μέτρων έχουν αντιμετωπιστεί και ότι δεν παρατηρούνται σοβαρές ελλείψεις. Εξακολουθούν να εκκρεμούν εργασίες, αλλά όλα τα μέτρα που έχουν ληφθεί φαίνονται ουσιαστικά και συνεκτικά.

(47) Στα συμπεράσματα της τεχνικής συνεδρίασης διαπιστώθηκε ότι η PCAA βρίσκεται σε διαδικασία μετάβασης από μια προσέγγιση εκ των υστέρων αντιμετώπισης σε μια προσέγγιση προληπτικής εποπτείας της ασφάλειας. Στο πλαίσιο αυτό, η PCAA έχει επιλύσει την έλλειψη προσωπικού επιθεώρησης στον τομέα των πτητικών προτύπων, η οποία αποτελούσε κρίσιμο ζήτημα κατά τον χρόνο της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης της Ένωσης. Προκειμένου να αποφευχθεί η επανεμφάνιση παρόμοιας κατάστασης, έχουν ληφθεί ορισμένα μέτρα, μεταξύ των οποίων ο καλύτερος εξορθολογισμός των δραστηριοτήτων, κατάλληλες περιγραφές καθηκόντων για την εκάστοτε θέση εργασίας, η χρήση εργαλείων για τον υπολογισμό των πόρων ενόψει των εξελισσόμενων αναγκών, η εξασφάλιση επαρκούς προϋπολογισμού για την πρόσληψη και την κατάρτιση, μια πολιτική διατήρησης του προσωπικού και μέτρα για την αποφυγή συγκρούσεων συμφερόντων μεταξύ των επιθεωρητών και των οργανισμών που τελούν υπό την εποπτεία τους.

(48) Στα συμπεράσματα της τεχνικής συνεδρίασης αναγνωρίζεται ότι η PCAA έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο όσον αφορά την αντιμετώπιση των σοβαρότερων ελλείψεων ασφάλειας. Υπάρχουν ακόμη περιθώρια βελτίωσης σε πτυχές όπως η ταυτοποίηση των πορισμάτων, η ορθή κατηγοριοποίηση και διαχείρισή τους. Αναμένεται επίσης βελτίωση στις επιθεωρήσεις διαδρόμου, καθώς μόλις πρόσφατα ολοκληρώθηκε η κατάρτιση των επιθεωρητών διαδρόμου. Όσον αφορά την κατάρτιση των επιθεωρητών, η σημερινή ομάδα επιθεωρητών στα πτητικά πρότυπα είναι πλήρως καταρτισμένη, αλλά στερείται πείρας. Απαιτείται η παρακολούθηση όλων αυτών των στοιχείων μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Η PCAA συμφώνησε να ενημερώνει τακτικά την Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στο θέμα αυτό.

(49) Επανεξετάστηκαν οι τελευταίες επιθεωρήσεις AOC της *Air Blue Limited* και της *PIA*. Δεν εντοπίστηκαν σημαντικές ελλείψεις.

(50) Η βελτίωση είναι απαραίτητη στον τομέα του QMS. Ενώ ο έλεγχος της τεκμηρίωσης παραμένει ανεπαρκής, έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος. Αυτό περιλαμβάνει τη διασφάλιση της συνέπειας των πορισμάτων και της διαχείρισής τους ισότιμα σε όλους τους τομείς, καθώς και την εφαρμογή ενιαίου λογισμικού για τη διαχείριση των ευρημάτων σε όλους τους τομείς.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2007 της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 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 311 της 29.11.2007, σ. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) Η ανάπτυξη ενός SSP βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο. Η PCAA δεσμεύεται να το εφαρμόσει το συντομότερο δυνατόν, και ειδικότερα την αναφορά περιστατικών και την ταξινόμηση κινδύνου.

(52) Συνολικά, δεν διαπιστώθηκαν σημαντικά ζητήματα ασφάλειας. Μετά την τεχνική συνεδρίαση, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η PCAA έχει σημειώσει ουσιαστική πρόοδο, όπως αποδεικνύεται από τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια της εν λόγω τεχνικής συνεδρίασης.

(53) 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.

(54) 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.

(55) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει περαιτέρω μέτρα, ανάλογα με τις ανάγκες, εάν σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες υποδεικνύουν επικείμενους κινδύνους για την ασφάλεια, λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

**Αερομεταφορείς του Σουρινάμ**

(56) Τον Ιούλιο του 2010, μετά την αρχική εγγραφή της στον κατάλογο τον Ιούνιο του 2006 και την επακόλουθη διαγραφή της τον Νοέμβριο του 2007, η *Blue Wing Airlines* καταχωρίστηκε εκ νέου στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 590/2010 της Επιτροπής ([13]), λόγω επαληθευμένων αποδεικτικών στοιχείων για σοβαρές ελλείψεις στις οποίες εμπλέκεται ο αερομεταφορέας, όπως διαπιστώθηκαν από ελλείψεις που αναφέρθηκαν σε επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν από κράτη μέλη, καθώς και από δύο θανατηφόρα ατυχήματα.

(57) Στις 26 Ιουνίου 2023 η Επιτροπή και ο Οργανισμός διοργάνωσαν εξ αποστάσεως τεχνική συνεδρίαση με την αρχή ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας του Σουρινάμ (στο εξής: CASAS). Η συνάντηση αυτή πραγματοποιήθηκε με βάση ορισμένες ανταλλαγές απόψεων με την CASAS, καθώς και με την *Blue Wing Airlines*, κατά την περίοδο από τον Νοέμβριο του 2018 έως τον Μάιο του 2022, με σκοπό την επανέναρξη των επίσημων διαβουλεύσεων με την CASAS, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου που έχει παρέλθει από την αρχική επαφή, τον Μάιο του 2019. Στο πλαίσιο αυτό, στις 11 Σεπτεμβρίου 2023, η Επιτροπή ζήτησε από την CASAS ολοκληρωμένο σύνολο πληροφοριών και εγγράφων με σκοπό την αξιολόγηση της δυναμικότητας και της ικανότητας εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων της CASAS για τους οκτώ αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Σουρινάμ, εκ των οποίων ένας, η *Surinam Airways*, διαθέτει άδεια TCO από τον Ιούλιο του 2016.

(58) Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης των πληροφοριών και της τεκμηρίωσης που παρασχέθηκαν από την CASAS κατέδειξαν σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας, οι οποίες αποδεικνύονται από την ελλιπή κατάσταση των βασικών προγραμμάτων εποπτείας, τις αμφιβολίες σχετικά με την εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού επιθεώρησης, τα επαναλαμβανόμενα σοβαρά ευρήματα και την κακή διαχείριση των ευρημάτων.

(59) Στις 23 Οκτωβρίου 2024 πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση μεταξύ εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής, του Οργανισμού, των κρατών μελών και της CASAS. Με την ευκαιρία αυτή, επιβεβαιώθηκαν οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγηση των πληροφοριών και των εγγράφων που ελήφθησαν, τόσο ως προς τη φύση όσο και ως προς τα αριθμητικά στοιχεία.

(60) Συγκεκριμένα, εξακολουθούν να υπάρχουν ανησυχίες σχετικά με την ικανότητα της CASAS να διασφαλίζει την αποτελεσματική εποπτεία των αερομεταφορέων που τελούν υπό την εποπτεία της. Αυτό αποδεικνύεται από την κατάσταση των Διευθύνσεων Πτητικών Επιχειρήσεων και Αδειοδότησης Προσωπικού, οι οποίες φαίνεται να είναι σοβαρά υποστελεχωμένες, καθώς και από τα προγράμματα εποπτείας που δεν υλοποιούνται σύμφωνα με τον προγραμματισμό. Πηγή ανησυχίας αποτελούν επίσης η κατάρτιση και τα προσόντα των επιθεωρητών. Η έγκριση και η επέκταση των AOC αποτελεί ανησυχητική πτυχή, καθώς πολλές από τις αναγκαίες διαδικασίες απουσιάζουν και οι διαδικασίες που παρουσιάζονται είναι υποτυπώδεις και ακατάλληλες για τον επιδιωκόμενο σκοπό. Αυτό δείχνει ότι οι δραστηριότητες εποπτείας της CASAS διεξάγονται ως επί το πλείστον σε ad hoc βάση. Παρατηρήθηκε επίσης η επανάληψη των ίδιων σοβαρών διαπιστώσεων σε εκθέσεις ελέγχου από διαφορετικά έτη. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι οι περισσότερες διαδικασίες των αρχών δεν συνάδουν με τις τελευταίες επικαιροποιήσεις των διεθνών προτύπων ασφάλειας.

([13]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 590/2010 της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2010, 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 170 της 6.7.2010, σ. 9).

(61) Λαμβάνοντας υπόψη την προφανή έλλειψη προόδου της CASAS όσον αφορά την εξασφάλιση κατάλληλου επιπέδου δυναμικότητας εποπτείας της ασφάλειας και ικανοτήτων, η Επιτροπή ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ ότι προτίθεται να διοργανώσει επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στο Σουρινάμ το πρώτο τρίμηνο του 2025.

(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 που έχουν πιστοποιηθεί στο Σουρινάμ.

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

(64) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει περαιτέρω μέτρα, ανάλογα με τις ανάγκες, εάν σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες υποδεικνύουν επικείμενους κινδύνους για την ασφάλεια, λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

**Αερομεταφορείς της Τανζανίας**

(65) Αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Τανζανία δεν έχουν ποτέ συμπεριληφθεί στο παράρτημα Α ή στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(66) Η *Air Tanzania Company Limited (στο εξής: Air Tanzania)* υπέβαλε αίτηση χορήγησης άδειας ΤΟΟ στις 23 Αυγούστου 2023. Ο Οργανισμός αξιολόγησε την αίτηση αυτή της *Air Tanzania* σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής.

(67) Ο Οργανισμός, κατά τη διενέργεια της αξιολόγησής του, εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με την αδυναμία της *Air Tanzania* να ανταποκριθεί στις εντοπισμένες ελλείψεις ασφάλειας. Ειδικότερα, διαπίστωσε ότι η *Air Tanzania* δεν διατήρησε τον έλεγχο του προγράμματος πτητικής εκπαίδευσης, ιδίως όσον αφορά τη διασφάλιση της συμπερίληψης στην περιοδική εκπαίδευση του πληρώματος πτήσης όλων των τύπων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και ασυνήθων διαδικασιών, όπως είναι τα σενάρια δυσλειτουργίας του κινητήρα, της ατράκτου ή του συστήματος, οι πυρκαγιές και άλλα κρίσιμα σενάρια. Λόγω του σημαντικού αριθμού σοβαρών ελλείψεων που εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγησή του, ο Οργανισμός διαπίστωσε ότι η κατάσταση αυτή υποδηλώνει συστημική αδυναμία του αερομεταφορέα, η οποία θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια και ενέχει σοβαρό κίνδυνο για τις πτητικές λειτουργίες. Επιπλέον, το αποτέλεσμα αυτού ήταν ότι η *Air Tanzania* δεν συμμορφώθηκε με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(68) Η αδυναμία της *Air Tanzania* να αντιμετωπίσει τις εν λόγω ελλείψεις ασφάλειας αποδεικνύεται περαιτέρω από την υποβολή απαράδεκτου σχεδίου διορθωτικών μέτρων για την επίλυση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν. Ως εκ τούτου, η *Air Tanzania* δεν απέδειξε τη συμμόρφωσή της με τα εφαρμοστέα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Ο Οργανισμός κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διενέργεια περαιτέρω αξιολόγησης δεν θα οδηγούσε στην έκδοση άδειας για την *Air Tanzania*, δεδομένου ότι ο αερομεταφορέας δεν πληρούσε τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014. Κατά συνέπεια, στις 12 Απριλίου 2024 ο Οργανισμός απέρριψε την αίτηση χορήγησης άδειας ΤΟΟ της *Air Tanzania* με την αιτιολογία ότι δεν πληρούσε τις απαιτήσεις ασφάλειας.

(69) Στις 2 Μαΐου 2024 η Επιτροπή, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2111/2005 και του κανονισμού (ΕΕ) 2023/660, ζήτησε από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Τανζανίας (στο εξής: TCAA) ολοκληρωμένη δέσμη πληροφοριών και έγγραφα. Το εν λόγω αίτημα υποβλήθηκε για την αξιολόγηση της δυναμικότητας εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων και των ικανοτήτων από την TCAA επί των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Τανζανία.

(70) Οι ζητούμενες πληροφορίες καλύπτουν βασικές πτυχές της οργανωτικής δομής, των προσόντων του προσωπικού, των προγραμμάτων κατάρτισης και των διαδικασιών εποπτείας της TCAA, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης των ελλείψεων ασφάλειας, των διορθωτικών μέτρων και των συστημάτων αναφοράς περιστατικών. Επιπλέον, με το αίτημα ζητούνται λεπτομέρειες σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα, τις διαδικασίες πιστοποίησης και αδειοδότησης για τους κατόχους AOC και τους χειριστές, καθώς και την εποπτεία των φορέων διαρκούς αξιοπλοΐας και συντήρησης αεροσκαφών.

(71) Οι ζητούμενες πληροφορίες και τα έγγραφα παρασχέθηκαν από την TCAA στις 7 Ιουνίου 2024 και αποκάλυψαν σημαντικές ελλείψεις στην κατανομή του προσωπικού και την αποτελεσματικότητα της εποπτείας, ιδίως έλλειψη σαφήνειας σχετικά με τον τρόπο κατανομής των επιθεωρητών σε βασικές λειτουργίες, γεγονός που εγείρει ανησυχίες σχετικά με την επάρκεια των πόρων για την αποτελεσματική εποπτεία της αξιοπλοΐας, των πτητικών λειτουργιών και της αδειοδότησης του προσωπικού.

(72) Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι οι διαδικασίες κατάρτισης και απόκτησης προσόντων των επιθεωρητών ήταν ανεπαρκείς, χωρίς σαφείς κατευθυντήριες γραμμές για εξειδικευμένη κατάρτιση, χωρίς δομημένες αξιολογήσεις επιδόσεων και χωρίς περιοδική κατάρτιση. Οι ελλείψεις αυτές ενδέχεται να υπονομεύσουν την ικανότητα του προσωπικού της TCAA να ασκεί αποτελεσματική εποπτεία της ασφάλειας. Επιπλέον, οι διαδικασίες εποπτείας της TCAA είτε ήταν ελλιπείς είτε απουσίαζαν εξολοκλήρου σε ορισμένους κρίσιμους τομείς, όπως τα εγχειρίδια εποπτείας για έναν βασικό τομέα όπως η αδειοδότηση προσωπικού.

(73) Τα αρχεία των δραστηριοτήτων πιστοποίησης και εποπτείας της TCAA αποκάλυψαν σειρά ελλείψεων, συμπεριλαμβανομένων ασυνεπούς χρήσης εντύπων για ειδικές εγκρίσεις, ανεπαρκούς επιτήρησης της διαρκούς αξιοπλοΐας των αερομεταφορέων, ανεπαρκούς παρακολούθησης των ευρημάτων ασφάλειας, ανεπίλυτων διορθωτικών μέτρων για παρατεταμένες περιόδους και επαναλαμβανόμενων ζητημάτων ασφάλειας χωρίς εξέταση των βαθύτερων αιτίων.

(74) Στις 10 Οκτωβρίου 2024, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης, η Επιτροπή, ο Οργανισμός και εκπρόσωποι της TCAA πραγματοποίησαν τεχνική συνεδρίαση. Με την ευκαιρία αυτή, η TCAA περιέγραψε τον ρόλο της ως ρυθμιστικής αρχής του τομέα της πολιτικής αεροπορίας της Τανζανίας, όπου λειτουργεί βάσει του νόμου περί πολιτικής αεροπορίας της Τανζανίας και των παραρτημάτων του ΔΟΠΑ, με δεδηλωμένο στόχο τη διασφάλιση της ασφάλειας σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές προκλήσεις όσον αφορά την αποτελεσματική εφαρμογή των εν λόγω κανονισμών, οι οποίοι εμποδίζουν την πλήρη ευθυγράμμιση με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(75) Επιπλέον, η TCAA παρουσίασε τις εν εξελίξει πρωτοβουλίες της για την ενίσχυση του οικείου συστήματος εποπτείας της ασφάλειας. Σε αυτές περιλαμβάνονται η ανάπτυξη σχεδίων επιτήρησης βάσει επιδόσεων, η εφαρμογή ολοκληρωμένου συστήματος εκπαίδευσης επιθεωρητών και η αναθεώρηση των κανονισμών πολιτικής αεροπορίας, ώστε να ευθυγραμμιστούν με τα εξελισσόμενα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Οι προσπάθειες αυτές υποστηρίζονται από σχέδια για την ανάπτυξη ικανοτήτων στον τομέα των αερομεταφορών και από αυξημένη συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου, με στόχο τη διευκόλυνση της αποτελεσματικής εφαρμογής των κανονιστικών απαιτήσεων. Μολονότι αναγνωρίζονται τα μέτρα αυτά, οι συνεχιζόμενες ελλείψεις, όπως τα κενά στην κατάρτιση των επιθεωρητών, τα ανεπίλυτα πορίσματα των ελέγχων και η ανεπαρκής διαδικαστική τεκμηρίωση, υπογραμμίζουν την ανάγκη για περαιτέρω δράσεις με στόχο την ενίσχυση των μηχανισμών εποπτείας.

(76) Με επιστολή της 18ης Οκτωβρίου 2024, η Επιτροπή ενημέρωσε την *Air Tanzania*, καθώς και την TCAA, ότι η υπόθεση της *Air Tanzania* είχε εγγραφεί στην ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ που θα πραγματοποιηθεί από τις 19 έως τις 21 Νοεμβρίου 2024, και ότι τόσο η *Air Tanzania* όσο και η TCAA θα είχαν τη δυνατότητα ακρόασης ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

(77) Η *Air Tanzania*, καθώς και η TCAA, κλήθηκαν σε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ στις 20 Νοεμβρίου 2024. Στην ακρόασή της η *Air Tanzania* παρουσίασε λεπτομερώς τις προσπάθειες για την αντιμετώπιση των ευρημάτων που προκύπτουν από τη διαδικασία χορήγησης άδειας TCO, συμπεριλαμβάνοντας ανάλυση των ελλείψεων στο SMS, τις αναθεωρήσεις του εγχειριδίου διαχείρισης της ασφάλειας, παράλληλα με επικαιροποιήσεις των επιχειρησιακών εγχειριδίων και του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού. Η αεροπορική εταιρεία ανέπτυξε επίσης σχέδιο περιοδικής εκπαίδευσης τριάντα έξι μηνών για την εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας, τις χειμερινές πτητικές λειτουργίες και τον χειρισμό επικίνδυνων εμπορευμάτων. Επιπλέον, καθιέρωσε διαδικασίες για την παρακολούθηση και τους ελέγχους της καταλληλότητας διαδρομών και αεροδρομίων για παρελκόμενα εντατικής χρήσης και περιορισμένης διάρκειας ζωής, με σκοπό τη βελτίωση των πρακτικών πτητικής λειτουργίας και αξιοπλοΐας.

(78) Τα μέλη της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών της ΕΕ εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την προσέγγιση της *Air Tanzania* όσον αφορά τη συνολική διαχείριση των ευρημάτων, και ιδίως την ανάλυση των βαθύτερων αιτίων τους. Παρατηρήθηκε ότι πολλά από τα βαθύτερα αίτια που παρουσίασε ο αερομεταφορέας απλώς επαναλάμβαν τα ευρήματα, χωρίς να έχει διενεργηθεί ολοκληρωμένη ανάλυση για τον εντοπισμό των υποκείμενων συστημικών ή διαδικαστικών ελλείψεων. Σχετικό παράδειγμα αποτέλεσε ο προσδιορισμός, από την *Air Tanzania*, των δεκαέξι ευρημάτων επιπέδου 2 ως βασικής αιτίας του ευρήματος επιπέδου 1 σχετικά με τη μη συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παραρτήματος 1 (Μέρος-TCO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014. Αυτό κατέδειξε σαφώς ότι η *Air Tanzania* δεν αντιμετώπιζε τους βασικούς λόγους για την αδυναμία του αερομεταφορέα να ανταποκριθεί στις εν λόγω απαιτήσεις. Αυτή η έλλειψη βαθύτερης εξέτασης αποδυναμώνει την αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων διορθωτικών μέτρων, καθώς αυτά αντιμετωπίζουν τα συμπτώματα αντί να επιλύουν τις υποκείμενες συστημικές αδυναμίες.

(79) Οι πληροφορίες που παρείχε η *Air Tanzania* δεν ήταν επαρκείς για την πλήρη αντιμετώπιση των ελλείψεων ασφάλειας στις οποίες είχε στηριχθεί η απορριπτική απόφαση του Οργανισμού για τη χορήγηση άδειας TCO. Το σχέδιο διορθωτικών μέτρων (στο εξής: CAP) που υπέβαλε η *Air Tanzania*, ιδίως η σχετική ανάλυση των βαθύτερων αιτίων, δεν κατέδειξε την ικανότητα του αερομεταφορέα να εφαρμόζει κατάλληλα μέτρα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(80) Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η TCAA παρουσίασε το κανονιστικό της πλαίσιο και τόνισε τη δέσμευσή της να διασφαλίσει την εποπτεία της ασφάλειας, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Η TCAA ανέφερε τις άμεσες ενέργειές της μετά την απόρριψη της εξουσιοδότησης TCO της *Air Tanzania* από τον Οργανισμό, συμπεριλαμβανομένου ειδικού ελέγχου που εντόπισε κρίσιμους τομείς βελτίωσης, όπως αναποτελεσματικό SMS, ελλείψεις προσωπικού και οργανωτικές ανεπάρκειες.

(81) Επιπλέον, η TCAA ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών της ΕΕ ότι, κατόπιν των ευρημάτων που εξέδωσε ο Οργανισμός, συγκροτήθηκε ειδική ομάδα επιθεωρητών για την αξιολόγηση και την επαλήθευση του αναθεωρημένου ανώτατου ορίου εκπομπών που ανέπτυξε η *Air Tanzania*. Σύμφωνα με την TCAA, οι προσπάθειες αυτές έχουν επιλύσει έντεκα από τα δεκαεννέα ευρήματα, με τα υπόλοιπα ευρήματα να βρίσκονται σε διάφορα στάδια εφαρμογής. Οι ειδικές δράσεις που περιγράφηκαν από την TCAA κατά τη διάρκεια της ακρόασης, όπως η έγκριση αναθεωρημένων προγραμμάτων κατάρτισης, οι τροποποιήσεις των επιχειρησιακών εγχειριδίων και η επαλήθευση κρίσιμων επικαιροποιήσεων, όπως η κατάρτιση αναβάθμισης κυβερνήτη, τα αρχεία επικαιρότητας του πληρώματος και η συμμόρφωση με τις οδηγίες αξιοπλοΐας, δεν τεκμηριώθηκαν με κανένα αποδεικτικό στοιχείο. Επιπλέον, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση προέκυψε ότι η TCAA επίσης δεν τήρησε πλήρως τις αρχές της ανάλυσης των γενεσιουργών αιτίων, θέτοντας εν αμφιβόλω την επάρκεια και την αποτελεσματικότητα της εκ μέρους τους αξιολόγησης του CAP που παρέσχε η *Air Tanzania*.

(82) Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να περιληφθεί ο αερομεταφορέας *Air Tanzania* στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(83) Λόγω των εμφανών ελλείψεων που προσδιορίστηκαν από τις ανταλλαγές με την TCAA, η Επιτροπή θα πραγματοποιήσει, με τη συνδρομή του Οργανισμού και την υποστήριξη των κρατών μελών, επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στην Τανζανία.

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

(85) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει περαιτέρω μέτρα, ανάλογα με τις ανάγκες, σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες υποδεικνύουν επικείμενους κινδύνους για την ασφάλεια, λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

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

(87) 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 εφαρμόζονται αμέσως μετά την έγκρισή τους.

(88) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ,

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, 13 Δεκεμβρίου 2024.

*Για την Επιτροπή,*
*εξ ονόματος της Προέδρου,*
Απόστολος ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ
*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 |
|---|---|---|---|
| *AIR TANZANIA* | TCAA/AOC/001 | ATC | Τανζανία |
| *AIR ZIMBABWE (PVT)* | 177/04 | AZW | Ζιμπάμπουε |
| *AVIOR AIRLINES* | ROI-RNR-011 | ROI | Βενεζουέλα |
| *BLUE WING AIRLINES* | SRBWA-01/2002 | BWI | Σουρινάμ |
| *IRAN ASEMAN AIRLINES* | FS-102 | IRC | Ιράν |
| *FLY BAGHDAD* | 007 | FBA | Ιράκ |
| *IRAQI AIRWAYS* | 001 | IAW | Ιράκ |
| **'Ολοι 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 |
| **'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** |
| *AIR DILIJANS* | AM AOC 065 | NGT | Αρμενία |

[1] Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς του παρόντος παραρτήματος 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.

| 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 |
|---|---|---|---|
| *ARMENIAN AIRLINES* | AM AOC 076 | AAG | Αρμενία |
| *ARMENIA AIRWAYS* | AM AOC 063 | AMW | Αρμενία |
| *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 | N/A | Αρμενία |
| **'Ολοι 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) |
| **'Ολοι 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)** |
| *AB BUSINESS* | AAC/DG/OPS-09/14 | Άγνωστος | Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ) |
| *AIR FAST CONGO* | AAC/DG/OPS-09/03 | Άγνωστος | Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ) |
| *AIR KASAI* | AAC/DG/OPS-09/11 | 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 | DBP | Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ) |

| 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 |
|---|---|---|---|
| *CONGO AIRWAYS* | AAC/DG/OPS-09/01 | COG | Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ) |
| *GOMA EXPRESS* | AAC/DG/OPS-09/13 | 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) |
| *TRACEP CONGO AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/15 | Άγνωστος | Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ) |
| **'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, δηλαδή:** | | | **Τζιμπουτί** |
| *DAALLO AIRLINES* | Άγνωστος | DAO | Τζιμπουτί |
| **'Ολοι 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 |
| **'Ολοι 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 |
| **'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Κιργιζίας, δηλαδή:** | | | **Κιργιζία** |
| *AERO NOMAD AIRLINES* | 57 | ANK | Κιργιζία |

| 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 |
|---|---|---|---|
| *AEROSTAN* | 08 | BSC | Κιργιζία |
| *AIR COMPANY AIR KG* | 50 | KGC | Κιργιζία |
| *AIRCOMPANY MOALEM AVIATION* | 56 | AMA | Κιργιζία |
| *AVIA TRAFFIC COMPANY* | 23 | AVJ | Κιργιζία |
| *CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES* | 58 | KAS | Κιργιζία |
| *FLYSKY AIRLINES* | 53 | FSQ | Κιργιζία |
| *GLOBAL 8 AIRLINES* | 59 | Άγνωστος | Κιργιζία |
| *HELI SKY* | 47 | HAC | Κιργιζία |
| *KAP.KG AIRCOMPANY* | 52 | KGS | Κιργιζία |
| *MAC.KG AIRLINES* | 61 | MSK | Κιργιζία |
| *SAPSAN AIRLINE* | 54 | KGB | Κιργιζία |
| *SKY JET* | 60 | SJL | Κιργιζία |
| *SKY KG AIRLINES* | 41 | KGK | Κιργιζία |
| *TRANS CARAVAN KG* | 55 | TCK | Κιργιζία |
| *TEZ JET* | 46 | TEZ | 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 |

| 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 |
|---|---|---|---|
| **'Ολοι 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 |

| 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 |
|---|---|---|---|
| *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 |
| **'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, δηλαδή:** | | | **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** |

| 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 |
|---|---|---|---|
| **'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* | IR.AOC.100 | 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 παρόντος παραρτήματος 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.