Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/2476

9.12.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/2476 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Δεκεμβρίου 2025

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 Ανγκόλας, της Αρμενίας και της Κιργιζίας. Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ σχετικά με την κατάσταση της ασφάλειας της αεροπορίας στο Κονγκό (Μπραζαβίλ), το Ιράκ, το Μαλί, το Πακιστάν, το Σουρινάμ, τη Συρία, την Τανζανία, την Τυνησία και το Ουζμπεκιστάν.

(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 αερομεταφορέων τρίτων χωρών (στο εξής: ΤCO) που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής ([4]).

([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).

([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).

(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 των λειτουργιών 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 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 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 Ανγκόλας

(12) Τον Ιούλιο του 2007, η TAAG Angola Airlines συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 787/2007 της Επιτροπής ([6]). Τον Νοέμβριο του 2008 όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Αγκόλα συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1131/2008 της Επιτροπής ([7]). Τον Ιούλιο του 2009, η TAAG Angola Airlines μεταφέρθηκε στο παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 619/2009 της Επιτροπής ([8]). Τον Απρίλιο του 2019, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/618 της Επιτροπής ([9]), η TAAG Angola Airlines διαγράφηκε από το παράρτημα Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 και η Heli Malongo από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

([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]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 787/2007 της Επιτροπής, της 4ης Ιουλίου 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 175 της 5.7.2007, σ. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1131/2008 της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2008, 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 306 της 15.11.2008, σ. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 619/2009 της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2009, 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 182 της 15.7.2009, σ. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/618 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2019, 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 106 της 17.4.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) Το πρώτο τρίμηνο του 2025 η TAAG Angola Airlines τέθηκε σε καθεστώς εντατικής επιτήρησης από τον Οργανισμό σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014, μετά από σοβαρά ανεπίλυτα ζητήματα συμμόρφωσης στους τομείς των πτητικών λειτουργιών, της αξιοπλοΐας, του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας, τα οποία εντοπίστηκαν μέσω δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης από τον Οργανισμό. Στο πλαίσιο αυτό, ο Οργανισμός διενήργησε στις 3 και 4 Απριλίου 2025 έλεγχο στις εγκαταστάσεις της TAAG Angola Airlines, από τον οποίο προέκυψαν δεκαπέντε ευρήματα επιπέδου 2 που αποτελούν τη βασική αιτία ευρήματος επιπέδου 1 σχετικά με μη συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παραρτήματος 1 (Μέρος-TCO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014. Ο έλεγχος κατέδειξε επίσης ότι οι δραστηριότητες εποπτείας που διεξήγαγε η Εθνική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Ανγκόλας (στο εξής: ANAC) ήταν ελλιπείς και δεν πληρούσαν τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(14) Στις 30 Απριλίου 2025 ο Οργανισμός γνωστοποίησε στον αερομεταφορέα την πρόθεσή του να αναστείλει την άδεια TCO αριθ. EASA.TCO.AGO.0001 και ζήτησε να ληφθούν άμεσα μέτρα μετριασμού και διορθωτικά μέτρα έως τις 14 Μαΐου 2025. Στη συνέχεια, η TAAG Angola Airlines υπέβαλε σχέδιο διορθωτικών μέτρων το οποίο έγινε δεκτό από τον Οργανισμό, με αποτέλεσμα την άρση της διαδικασίας αναστολής στις 23 Ιουνίου 2025.

(15) Τον Ιούνιο του 2025, ανταποκρινόμενη σε αίτημα της ANAC να συνεργαστεί εκ νέου με την Επιτροπή σχετικά με την κατάσταση της εποπτείας της ασφάλειας της αεροπορίας στην Αγκόλα, η Επιτροπή ζήτησε από την ANAC να παράσχει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την οργάνωση, τη λειτουργία και τις δραστηριότητες επιτήρησης, οι οποίες διεξήχθησαν όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχει πιστοποιήσει, καθώς και σχετικά με τη συνέχεια που δόθηκε στις συστάσεις που διατυπώθηκαν στην έκθεση τεχνικής βοήθειας του Οργανισμού του Δεκεμβρίου 2020.

(16) Η ANAC δεν διαβίβασε τις ζητούμενες πληροφορίες, αλλά, αντ' αυτού, απέστειλε στην Επιτροπή, τον Ιούλιο του 2025, το γενικό σχέδιο για το ολοκληρωμένο έργο ενίσχυσης της εποπτείας της ασφάλειας (στο εξής: CSOEP), στο οποίο περιγράφονται οι μεταρρυθμίσεις για την αναδιάρθρωση της ANAC. Ωστόσο, οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν ήταν ανεπαρκείς για να καταστεί δυνατή η πλήρης αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης της εποπτείας της ασφάλειας στην Αγκόλα, δεδομένου ότι δεν περιλάμβαναν την τεκμηρίωση και τις διευκρινίσεις που απαιτούνται για την αξιολόγηση της βάσης για την έκδοση και τη συνέχιση της ισχύος των πιστοποιητικών αερομεταφορέα ούτε τα προσωρινά μέτρα εποπτείας εν αναμονή της εφαρμογής του γενικού σχεδίου CSOEP. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή υπέβαλε νέο αίτημα κοινοποίησης εγγράφων τον Αύγουστο του 2025.

(17) Η απαντητική επιστολή που διαβίβασε η ANAC στην Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2025 δεν περιείχε και πάλι τις πληροφορίες που ζητήθηκαν με τις επιστολές της Επιτροπής του Ιουνίου και Αυγούστου 2025. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή απέστειλε νέα επιστολή στις 7 Νοεμβρίου 2025, με την οποία καλούσε την ANAC να υποβάλει μέρος των πληροφοριών που είχαν ζητηθεί προηγουμένως πριν από την επικείμενη συνεδρίαση της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ και να διαβιβάσει τις υπόλοιπες λεπτομέρειες έως τις 15 Ιανουαρίου 2026. Επιπλέον, η Επιτροπή κάλεσε την ANAC σε τεχνική συνεδρίαση που έχει προγραμματιστεί για τον Φεβρουάριο του 2026, προκειμένου να συζητηθούν τα μέτρα που έλαβε η ANAC στο πλαίσιο του CSOEP και να επαναξιολογηθεί, κατά περίπτωση, η απόφαση που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/618 της Επιτροπής για τη διαγραφή των TAAG Angola Airlines και Heli Malongo από τον ενωσιακό κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας.

(18) Ανταποκρινόμενη στο τελευταίο αίτημα της Επιτροπής, η ANAC παρείχε, με την επιστολή της με ημερομηνία 13 Νοεμβρίου 2025, ορισμένες γενικές πληροφορίες που είχαν ζητηθεί προηγουμένως, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων σχετικά με την οργανωτική δομή και τη λειτουργία της, καθώς και σχετικά με τους αερομεταφορείς που έχει πιστοποιήσει. Μολονότι η ANAC αναφέρει ότι η στρατηγική της βασίζεται σε διττή προσέγγιση, η οποία συνδυάζει ενδελεχή έλεγχο στο πλαίσιο του ισχύοντος συστήματος με μακροπρόθεσμες προσπάθειες εκσυγχρονισμού, οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν δεν παρέχουν, στο παρόν στάδιο, επαρκή διασφάλιση ως προς την τρέχουσα συμμόρφωση των δραστηριοτήτων της με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά την έκδοση και τη συνέχιση της ισχύος των πιστοποιητικών καθώς και τις σχετικές δραστηριότητες συνεχούς εποπτείας. Τα θέματα αυτά θα συμπεριληφθούν στην ημερήσια διάταξη της τεχνικής συνεδρίασης που έχει προγραμματιστεί για τον Φεβρουάριο του 2026, στην οποία η ANAC επιβεβαίωσε τη συμμετοχή της.

(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 Ανγκόλα.

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

(21) 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 Αρμενίας

(22) Τον Ιούνιο του 2020, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/736 της Επιτροπής ([10]), όλοι οι αερομεταφορείς που είχαν πιστοποιηθεί στην Αρμενία συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(23) Σε συνέχεια των διαβουλεύσεων της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ τον Μάιο του 2025, εμπειρογνώμονες της Επιτροπής, του Οργανισμού και των κρατών μελών πραγματοποίησαν επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στην Αρμενία από την 1η έως τις 5 Σεπτεμβρίου 2025 στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας της Αρμενίας (στο εξής: CAC). Η επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης περιλάμβανε δειγματοληπτική αξιολόγηση δύο αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Αρμενία, συγκεκριμένα της Armenia Airways και της Shirak Avia.

(24) Η επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης εστίασε τις δραστηριότητές της στην CAC λόγω του ρόλου και της ευθύνης της ως προς τις δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Αρμενία.

(25) Η αξιολόγηση επιβεβαίωσε ότι η CAC έχει λάβει σαφή μέτρα για τη δημιουργία ενός λειτουργικού συστήματος εποπτείας της ασφάλειας, το οποίο είναι ευθυγραμμισμένο με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Η CAC συμμετέχει σε πρωτοβουλίες συνεχούς βελτίωσης και έχει επιδείξει προθυμία να καλύψει τα κενά που εντοπίστηκαν.

(26) Η Αρμενία έχει σημειώσει αξιοσημείωτη πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου πλαισίου παράγωγου δικαίου για τις αεροπορικές μεταφορές, ευθυγραμμισμένου με τα παραρτήματα του ΔΟΠΑ και τα βασικά στοιχεία των κανόνων της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας σε όλους τους βασικούς τομείς. Για να αξιοποιηθεί περαιτέρω η πρόοδος αυτή, απαιτούνται συνεχείς προσπάθειες προκειμένου να διασφαλιστούν η συνεπής διατήρηση και η έγκαιρη εφαρμογή των τελευταίων τροποποιήσεων του ΔΟΠΑ και της ΕΕ. Ειδικότερα, εξακολουθεί να εκκρεμεί το ζήτημα της συστηματικής κοινοποίησης και δημοσίευσης των διαφορών. Επιπλέον, η Αρμενία δεν διαθέτει εθνικούς κανόνες σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας (στο εξής: FTL) για τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων. Η ενίσχυση των διαδικασιών αυτών θα συμβάλει στη διασφάλιση της πλήρους και επικαιροποιημένης συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(27) Η CAC έχει καθορίσει τις κύριες οργανωτικές λειτουργίες που απαιτούνται για την εποπτεία της ασφάλειας, με την υποστήριξη προσωπικού με ισχυρά κίνητρα. Απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις για να διασφαλιστεί η ευθυγράμμιση μεταξύ του εγκεκριμένου οργανογράμματος και των πραγματικών γραμμών αναφοράς. Επιπλέον, απαιτούνται πρόσθετες διευκρινίσεις όσον αφορά τη δομή διοίκησης σε περιπτώσεις κατά τις οποίες απουσιάζουν τόσο ο πρόεδρος όσο και ο αντιπρόεδρος. Μολονότι οι διατάξεις σε επίπεδο κράτους επιτρέπουν στον υπουργό να ορίσει προσωρινό επικεφαλής, η απόκτηση της εν λόγω αρμοδιότητας τη στιγμή που προκύπτει η ανάγκη μπορεί να καθυστερήσει τη λήψη επειγουσών αποφάσεων επιβολής, για παράδειγμα τον προσδιορισμό του προσώπου που εξουσιοδοτείται να εκδώσει διαταγή απαγόρευσης απογείωσης αεροσκάφους με σημαντικές ελλείψεις ασφάλειας.

(28) Η CAC έχει διεξαγάγει δραστηριότητες πιστοποίησης και επιτήρησης στον τομέα των πτητικών λειτουργιών και έχει εισαγάγει στοιχεία εποπτείας βάσει κινδύνου. Η αξιολόγηση των πρόσφατων δραστηριοτήτων εποπτείας της CAC καταδεικνύει ότι οι τρέχουσες διαδικασίες δεν διασφαλίζουν πάντοτε επαρκή επαλήθευση της συμμόρφωσης του αερομεταφορέα. Για παράδειγμα, είχε εγκριθεί φάση επιχειρησιακής αξιολόγησης της ηλεκτρονικής τσάντας πτήσης, παρότι δεν είχαν παρασχεθεί βασικές πληροφορίες σχετικά με το υλισμικό, το λογισμικό, το σχέδιο επίδειξης και τις απαιτούμενες δοκιμές. Μολονότι οι κατάλογοι ελέγχου που χρησιμοποιήθηκαν είχαν συμπληρωθεί σύμφωνα με τους κανόνες, η επαλήθευση αποκάλυψε ότι οι βασικές απαιτήσεις δεν είχαν αξιολογηθεί στην πράξη. Αυτό δείχνει ότι η χρήση εργαλείων εποπτείας δεν διασφαλίζει ακόμη συστηματική και αξιόπιστη αξιολόγηση της επιχειρησιακής ασφάλειας. Οι κατάλογοι ελέγχου FTL που αφορούν τα αεροσκάφη χρησιμοποιήθηκαν για την πιστοποίηση φορέων εκμετάλλευσης ελικοπτέρων.

(29) Στον τομέα των πτητικών λειτουργιών, απαιτείται ακόμη σημαντική πρόοδος. Εξακολουθούν να χορηγούνται πιστοποιητικά και εγκρίσεις χωρίς να διασφαλίζεται ότι οι αερομεταφορείς έχουν αποδείξει τη συμμόρφωσή τους με τα κατάλληλα πρότυπα ασφάλειας, λόγω ασυνεπών πρακτικών εποπτείας και της απουσίας πλήρων κανονιστικών διατάξεων. Σε συνδυασμό με τις περιορισμένες εξουσίες επιβολής, τις καθυστερημένες ή ακυρωθείσες δραστηριότητες επιτήρησης και την ανεπαρκή πρόσβαση σε επιχειρησιακή τεκμηρίωση, οι ελλείψεις αυτές μειώνουν σημαντικά την ικανότητα της CAC να διασφαλίζει συνεχή και αποτελεσματικό έλεγχο της ασφάλειας των αερομεταφορέων.

(30) Στον τομέα της αξιοπλοΐας, η CAC επέδειξε ισχυρές ικανότητες τεχνικής εποπτείας και προδραστική προσέγγιση. Η ανάπτυξη μιας μεθόδου εποπτείας βάσει κινδύνου είναι θετική, παρότι οι εσωτερικές διαδικασίες και η παρακολούθηση της συμμόρφωσης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ενισχύονται, ώστε να διασφαλίζεται ότι όλες οι εγκρίσεις και τα πιστοποιητικά εκδίδονται σε πλήρη ευθυγράμμιση με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

([10]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(31) Η ομάδα αξιολόγησης της Ένωσης πραγματοποίησε επιτόπια επίσκεψη στην εταιρεία Armenia Airways στις 3 Σεπτεμβρίου 2025.

(32) Η Armenia Airways έχει καθορίσει τα βασικά στοιχεία των οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας και παρακολούθησης της συμμόρφωσης. Ωστόσο, και τα δύο συστήματα εστιάζουν σε μεγάλο βαθμό σε διαδικαστικές πτυχές. Το εγχειρίδιο διαχείρισης της ασφάλειας είναι γενικό και δεν είναι πλήρως προσαρμοσμένο στις δραστηριότητες του αερομεταφορέα, ενώ υπάρχουν ασυνέπειες μεταξύ των πολιτικών ασφάλειας και ποιότητας. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης δεν είναι πλήρως ενσωματωμένη στις καθημερινές δραστηριότητες.

(33) Απαιτούνται βελτιώσεις στην εποπτεία της εκπαίδευσης του πληρώματος πτήσης και στην επιχειρησιακή τεκμηρίωση. Ενώ υπάρχουν σχετικά συστήματα και διαδικασίες, η ηλεκτρονική πλατφόρμα που χρησιμοποιήθηκε για την παρακολούθηση της ισχύος της εκπαίδευσης περιείχε εσφαλμένα δεδομένα και η δειγματοληψία έδειξε ότι ορισμένα στοιχεία της εκπαιδευτικής σειράς μετεκπαίδευσης για τους αερομεταφορείς δεν είχαν εφαρμοστεί πλήρως. Επιπλέον, το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και ο πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού (στο εξής: ΠΕΕ) απαιτούν περαιτέρω προσαρμογή. Τα έγγραφα του αεροσκάφους δεν ήταν πάντοτε πλήρως συμπληρωμένα σύμφωνα με τις διαδικασίες, οι υπογραφές του κυβερνήτη και οι καταχωρίσεις καυσίμων στα τεχνικά βιβλία καταγραφής έλλειπαν, οι χάρτες ήταν παρωχημένοι και οι τυποποιημένες μάζες επιβατών που χρησιμοποιούνται στη φορτωτική ήταν εσφαλμένες.

(34) Αντιθέτως, οι ρυθμίσεις συντήρησης και διαρκούς αξιοπλοΐας στην Armenia Airways αξιολογήθηκαν ως ικανοποιητικές, χωρίς να παρατηρηθεί κανένα σημαντικό πρόβλημα.

(35) Η ομάδα αξιολόγησης της Ένωσης πραγματοποίησε επιτόπια επίσκεψη στην εταιρεία Shirak Avia στις 3 Σεπτεμβρίου 2025.

(36) Η Shirak Avia έχει καθορίσει τα κύρια στοιχεία των οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας και παρακολούθησης της συμμόρφωσης. Ωστόσο, εξακολουθούν να εστιάζουν σε μεγάλο βαθμό στις διαδικασίες και είναι ανεπαρκώς ενσωματωμένα στην επιχειρησιακή πρακτική. Το εγχειρίδιο διαχείρισης της ασφάλειας είναι γενικό και η διαδικασία διαχείρισης των αλλαγών δεν διασφαλίζει τον συστηματικό μετριασμό των κινδύνων για την ασφάλεια. Οι κανονιστικές παραπομπές στο εγχειρίδιο παρακολούθησης της συμμόρφωσης δεν είναι ακριβείς.

(37) Διαπιστώθηκαν ελλείψεις στην επιχειρησιακή τεκμηρίωση και στον επιχειρησιακό έλεγχο. Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και ο ΠΕΕ περιέχουν παρωχημένα και μη προσαρμοσμένα στοιχεία, ενώ υπάρχουν πολλαπλές εκδόσεις του ίδιου ΠΕΕ δεδομένου ότι τα έγγραφα δεν έχουν ελεγχθεί αποτελεσματικά. Οι διαδικασίες σχεδιασμού πτήσεων και διαχείρισης καυσίμων δεν εφαρμόζονταν με συνέπεια, συμπεριλαμβανομένων εσφαλμένων υπολογισμών των καυσίμων έκτακτης κατάστασης και ελλιπών επικαιροποιήσεων του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης.

(38) Οι ρυθμίσεις συντήρησης και διαρκούς αξιοπλοΐας στην Shirak Avia κρίθηκαν ικανοποιητικές, χωρίς να διαπιστωθούν σημαντικές ελλείψεις.

(39) Στις 27 Οκτωβρίου 2025 η CAC υπέβαλε στην Επιτροπή δέσμη σχεδίων διορθωτικών μέτρων καθώς και αποδεικτικά στοιχεία υλοποίησης ορισμένων δράσεων ως απάντηση στις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης της Ένωσης. Τα σχέδια διορθωτικών μέτρων κάλυπταν τους τομείς της νομοθεσίας και της οργάνωσης, το κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας, την αδειοδότηση του προσωπικού, την αξιοπλοΐα και τις πτητικές λειτουργίες.

(40) Παρότι τα σχέδια διορθωτικών μέτρων προβλέπουν μέτρα παρακολούθησης και την ανάληψη δέσμευσης για την αντιμετώπιση των παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν, επισημάνθηκε ότι τα περισσότερα από τα μέτρα αυτά είτε παραλείπουν είτε δεν βασίζονται επαρκώς στην ανάλυση των βαθύτερων αιτίων των προβλημάτων που εντοπίστηκαν. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα τμήματα που αφορούν την ανάλυση των βαθύτερων αιτίων είχαν περιγραφικό χαρακτήρα και δεν προσδιόριζαν τη συστημική προέλευση των παρατηρήσεων. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να διασφαλιστεί με απόλυτη βεβαιότητα ότι έχουν αντιμετωπιστεί όλες οι υποκείμενες αιτίες ή ότι τα προτεινόμενα διορθωτικά μέτρα θα αποτρέψουν αποτελεσματικά την επανάληψή τους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η μεθοδολογία που εφαρμόζει η CAC για την ανάλυση των βαθύτερων αιτίων απαιτεί περαιτέρω βελτίωση και επαλήθευση για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της αποτελεσματικότητας των διορθωτικών μέτρων που εφαρμόζονται.

(41) Με επιστολή της 22ας Οκτωβρίου 2025, η Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος ακρόασης της CAC, ενημέρωσε την αρμενική αρχή ότι η υπόθεση της Αρμενίας θα συμπεριληφθεί στην ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ που έχει προγραμματιστεί να διεξαχθεί στις 19 και 20 Νοεμβρίου 2025, κατά την οποία η CAC θα έχει την ευκαιρία να παρουσιάσει την υπόθεσή της στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

(42) Η CAC κλήθηκε σε ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ στις 19 Νοεμβρίου 2025. Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η αρμενική αντιπροσωπεία παρουσίασε επισκόπηση των μεταρρυθμίσεων που έχουν αναληφθεί από το 2020 και επισήμανε τα μέτρα που έχει λάβει για την ενίσχυση της εποπτείας της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των οργανωτικών προσαρμογών, των προσπαθειών σε θέματα πρόσληψης και της θέσπισης εσωτερικών διαδικασιών. Η CAC ανέφερε ότι είχε περατώσει 31 από τις 58 παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης και θεώρησε ότι οι υπόλοιπες παρατηρήσεις ήταν διαδικαστικού χαρακτήρα.

(43) Ενώ η Επιτροπή και η Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ σημείωσαν τις προσπάθειες που περιγράφονται, οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την CAC δεν υποστηρίζουν πλήρως τα συμπεράσματα που παρουσιάστηκαν. Τα σχέδια διορθωτικών μέτρων που υποβλήθηκαν στις 27 Οκτωβρίου 2025 δεν κατέδειξαν ότι τα βαθύτερα αίτια των προβλημάτων που εντοπίστηκαν είχαν αναλυθεί ή αντιμετωπιστεί επαρκώς. Επιπλέον, η Επιτροπή και η Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ δεν μπόρεσαν να επικυρώσουν την περάτωση των 31 παρατηρήσεων που ανέφερε η CAC, δεδομένου ότι η περάτωσή τους βασιζόταν στην ερμηνεία της ίδιας της CAC και όχι σε στοιχεία που αποδεικνύουν την αποτελεσματική επίλυσή τους. Όταν ερωτήθηκε κατά τη διάρκεια της ακρόασης, η CAC αναγνώρισε ότι η κατάσταση αρκετών παρατηρήσεων ενδέχεται να χρειαστεί να επαναξιολογηθεί μετά την παραλαβή των παρατηρήσεων της Επιτροπής σχετικά με τα σχέδια διορθωτικών μέτρων.

(44) Η Επιτροπή και η Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ παρατήρησαν επίσης ότι η CAC είχε την τάση να ελαχιστοποιεί αρκετές ελλείψεις που εντοπίστηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης. Επρόκειτο ιδίως για κενά στα προσόντα και την έγκριση των επιθεωρητών, όπως ελλιπής κατάρτιση και ανακριβής χαρτογράφηση ικανοτήτων, καθώς και κακή διαχείριση των ευρημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ευρημάτων που περατώθηκαν χωρίς διορθωτικά μέτρα ή ανάλυση των βαθύτερων αιτίων. Επιπλέον, αδυναμίες που καταδεικνύουν ότι οι δραστηριότητες εποπτείας δεν λειτουργούν ακόμη ως συνεκτικό σύστημα, όπως η χρήση ακατάλληλων καταλόγων ελέγχου και ανεξέλεγκτων παράλληλων σχεδίων επιτήρησης, παρουσιάστηκαν ως ήσσονος σημασίας. Τα προβλήματα αυτά δείχνουν ότι βασικές συστημικές ελλείψεις, ιδίως στις πτητικές λειτουργίες, δεν έχουν αντιμετωπιστεί με συνέπεια.

(45) Η CAC εξέφρασε την άποψη ότι οι αερομεταφορείς της Αρμενίας θα πρέπει να διαγραφούν από το παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 και πρότεινε κάθε άρση των περιορισμών να συνοδεύεται από χρονικά προσδιορισμένη παρακολούθηση. Ωστόσο, με βάση όλα τα διαθέσιμα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων της επιτόπιας ενωσιακής αξιολόγησης, των εγγράφων που υπέβαλε η CAC μετά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης και της ακρόασης της CAC, η Επιτροπή και η Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι τα διορθωτικά μέτρα παραμένουν ελλιπή και ότι εξακολουθεί να μην υπάρχει αξιόπιστη ανάλυση των βαθύτερων αιτίων. Μολονότι έχει σημειωθεί πρόοδος, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η CAC δεν έχει ακόμη αντιμετωπίσει αποτελεσματικά όλες τις ελλείψεις ασφάλειας που οδήγησαν στην απαγόρευση λειτουργίας που επιβλήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/736.

(46) 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.

(47) 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 της Κιργιζίας

(48) Τον Οκτώβριο του 2006 οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Κιργιζία συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1543/2006 της Επιτροπής ([11]).

(49) Στο πλαίσιο των εν εξελίξει ανταλλαγών απόψεων, που απορρέουν από ανανεωμένες επαφές μεταξύ της Επιτροπής και του Κρατικού Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος τελεί υπό την αρμοδιότητα του υπουργικού συμβουλίου της Δημοκρατίας της Κιργιζίας (στο εξής: SCAA) από το 2023, η Επιτροπή δρομολόγησε πρωτοβουλία τεχνικής βοήθειας, που εφαρμόζεται από τον Οργανισμό, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η πρωτοβουλία αυτή αποσκοπούσε στη στήριξη των προσπαθειών του SCAA για την ενίσχυση της εποπτικής του ικανότητας.

(50) Στις 7 και 8 Οκτωβρίου 2025, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης της Επιτροπής όσον αφορά τη συνολική κατάσταση της ασφάλειας στην Κιργιζία, συμπεριλαμβανομένων των ικανοτήτων και της δυναμικότητας εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων του SCAA, πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση στην οποία συμμετείχαν η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και ο SCAA.

([11]) 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).

(51) Κατά τη διάρκεια αυτής της συνεδρίασης, ο SCAA παρουσίασε την αξιοσημείωτη πρόοδο που επιτεύχθηκε μεταξύ Μαΐου και Οκτωβρίου 2025 όσον αφορά την ενίσχυση του συστήματος πολιτικής αεροπορίας της Κιργιζίας, ιδίως σε σχέση με το νομοθετικό πλαίσιο, τη θεσμική ικανότητα και τις δραστηριότητες εποπτείας. Η Επιτροπή σημείωσε ότι ο νέος αεροπορικός κώδικας της Κιργιζίας είχε εγκριθεί από το Κοινοβούλιο και πρόκειται να δημοσιευθεί, και ότι αρκετοί εθνικοί κανόνες αεροπορίας που αποσκοπούσαν στη μεταφορά των παραρτημάτων 1, 6, 7 και 8 του ΔΟΠΑ στο εθνικό δίκαιο είχαν εγκριθεί, ενώ πρόσθετα σχέδια, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς του παραρτήματος 19 στο εθνικό δίκαιο, βρίσκονταν στο στάδιο της διαβούλευσης. Επιπλέον, ο SCAA ανέφερε διπλασιασμό του προσωπικού στους τομείς των πτητικών λειτουργιών, της αδειοδότησης του προσωπικού και της αξιοπλοΐας, καθώς και τη σύσταση ειδικών ομάδων για τη διαχείριση της ποιότητας και της ασφάλειας. Ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα κατάρτισης υλοποιήθηκε, το οποίο περιλάμβανε δραστηριότητες «εκπαίδευσης των εκπαιδευτών», ενώ βελτιώθηκαν σημαντικά οι συνθήκες εργασίας και οι υποδομές ΤΠ.

(52) Ο SCAA γνωστοποίησε ότι, εν αναμονή της έναρξης ισχύος του νέου κανονιστικού πλαισίου, είχε προβεί σε διαδικασία επαναπιστοποίησης με διάφορους αερομεταφορείς προκειμένου να τους προετοιμάσει για τις νέες επικείμενες απαιτήσεις πιστοποίησης. Τέσσερις αερομεταφορείς συμμετείχαν στη διαδικασία αυτή, η οποία πραγματοποιήθηκε με τη χρήση των καταλόγων ελέγχου και των διαδικασιών που καταρτίστηκαν πρόσφατα. Σκοπός ήταν να εξοικειωθούν τόσο οι αερομεταφορείς όσο και οι επιθεωρητές του SCAA με τις νέες διατάξεις και να εντοπιστούν πιθανά κενά πριν από την επίσημη εφαρμογή τους, στο πλαίσιο μιας προπαρασκευαστικής και εκπαιδευτικής δραστηριότητας για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη.

(53) Ο SCAA παρουσίασε περαιτέρω τα σχέδιά του για την εφαρμογή εποπτείας βάσει κινδύνου, με βάση την ανάλυση δεδομένων και τους δείκτες επιδόσεων των αερομεταφορέων, και ενημέρωσε για τη θέσπιση σαφούς πλαισίου επιβολής προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια και τη μη συμμόρφωση.

(54) Κατά τη διήμερη τεχνική συνεδρίαση, η Επιτροπή αναγνώρισε την πρόοδο που σημείωσε η Κιργιζία όσον αφορά την ενίσχυση της εποπτείας της ασφάλειας της αεροπορίας κατά τη διάρκεια του 2025. Αξιοσημείωτες βελτιώσεις παρατηρήθηκαν όσον αφορά την ανάπτυξη του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου, την ενίσχυση της θεσμικής ικανότητας και τη θέσπιση εσωτερικών διαδικασιών για τη στήριξη της συνεπούς εφαρμογής. Τα επιτεύγματα αυτά αντικατοπτρίζουν την ισχυρή δέσμευση του SCAA και της ηγεσίας του να προωθήσει το πρόγραμμα μεταρρύθμισης της ασφάλειας και να ευθυγραμμίσει το εθνικό σύστημα αεροπορίας με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Η Επιτροπή επαίνεσε την προορατική και εποικοδομητική προσέγγιση που επέδειξε ο γενικός διευθυντής του SCAA, του οποίου οι στρατηγικές ηγετικές ικανότητες του διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στην προώθηση αυτών των μεταρρυθμίσεων και στη διατήρηση της προόδου σε ένα απαιτητικό περιβάλλον, με τη χρήση αποτελεσματικής εξωτερικής εμπειρογνωμοσύνης.

(55) Ωστόσο, η Επιτροπή επισήμανε ότι η εφαρμογή του νέου κανονιστικού πλαισίου παραμένει σε πρώιμο στάδιο, καθώς το πρωτογενές και το παράγωγο δίκαιο δεν είχαν ακόμη τεθεί σε ισχύ κατά τον χρόνο της συνεδρίασης. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί ακόμη να εξεταστεί η πλήρης επαναπιστοποίηση των αερομεταφορέων βάσει των νέων κανόνων. Στο πλαίσιο αυτό κοινοποιήθηκε στον SCAA ότι η πραγματοποίηση επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης στην Κιργιζία θα μπορούσε να προβλεφθεί μόνον αφού τεθεί πλήρως σε εφαρμογή η νέα νομοθεσία και ολοκληρωθεί η επαναπιστοποίηση όλων των αερομεταφορέων.

(56) Στις 7 Νοεμβρίου 2025 ο SCAA διαβίβασε στην Επιτροπή επιστολή με την οποία παρείχε ενημέρωση σχετικά με την πρόοδο που επιτεύχθηκε μετά την τεχνική συνεδρίαση της 7ης-8ης Οκτωβρίου 2025, συνοδευόμενη από τα αποδεικτικά στοιχεία. Οι πληροφορίες που διαβιβάστηκαν αφορούσαν τις εξελίξεις στους τομείς της νομοθεσίας, των πτητικών λειτουργιών, της αξιοπλοΐας, της αδειοδότησης προσωπικού και της διαχείρισης της ασφάλειας. Αρκετά από τα έγγραφα υποβλήθηκαν υπό μορφή τελικού σχεδίου και βρίσκονται στο τελικό στάδιο της έγκρισης. Ο SCAA ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι το υπουργικό συμβούλιο της Δημοκρατίας της Κιργιζίας εξέδωσε στις 11 Νοεμβρίου 2025 το διάταγμα αριθ. 975-τ, σύμφωνα με το οποίο ο τροποποιημένος αεροπορικός κώδικας μπορεί να εφαρμοστεί πρόωρα και ο SCAA μπορεί να αρχίσει την επαναπιστοποίηση των εθνικών αερομεταφορέων από την 1η Δεκεμβρίου 2025.

(57) Με βάση τις συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της τεχνικής συνεδρίασης και τις δεσμεύσεις που επιβεβαιώθηκαν στην επιστολή του SCAA της 7ης Νοεμβρίου 2025, η Επιτροπή θεωρεί ότι θα μπορούσε να προβλεφθεί η διεξαγωγή επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης στην Κιργιζία τον Μάρτιο του 2026. Η διοργάνωση της εν λόγω επίσκεψης θα εξαρτηθεί από την εκπλήρωση συγκεκριμένων προϋποθέσεων ασφάλειας, όπως επαρκή επίπεδα στελέχωσης εντός του SCAA, κατάλληλος αριθμός αερομεταφορέων ανάλογος προς την εποπτική του ικανότητα και η αποτελεσματική εφαρμογή των νέων απαιτήσεων πιστοποίησης βάσει του τροποποιημένου αεροπορικού κώδικα. Συμφωνήθηκε ότι τον Φεβρουάριο του 2026 θα επανεξεταστεί αν η Κιργιζία είναι έτοιμη για μια τέτοια επίσκεψη.

(58) Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις εξελίξεις δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στη διαδικασία επαναπιστοποίησης των αερομεταφορέων. Μολονότι αναγνωρίζονται οι συνεχιζόμενες προσπάθειες του SCAA να ενισχύσει το οικείο σύστημα εποπτείας της ασφάλειας, οι επί του παρόντος διαθέσιμες πληροφορίες δεν παρέχουν ακόμη επαρκή επαληθευμένα στοιχεία που να επιβεβαιώνουν ότι ο SCAA έχει αντιμετωπίσει αποτελεσματικά όλες τις ελλείψεις ασφάλειας που οδήγησαν στην απαγόρευση λειτουργίας που επιβλήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1543/2006.

(59) 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.

(60) 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 της Επιτροπής.

(61) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(62) 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.

(63) 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, 8 Δεκεμβρίου 2025.

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 (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Ζιμπάμπουε
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Βενεζουέλα
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
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Αρμενία
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	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 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	Ά.Α.	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)**
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 αριθ. 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC αριθ. 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
AEROSTAN	08	BSC	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
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
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας.			**Λιβερία**
'Ολοι 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
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Νεπάλ, δηλαδή:			**Νεπάλ**

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
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

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 "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**
'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

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
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
'Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουρινάμ, δηλαδή:			**Σουρινάμ**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Σουρινάμ
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Σουρινάμ
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Σουρινάμ
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Άγνωστος	Σουρινάμ
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Άγνωστος	Σουρινάμ
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Σουρινάμ
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Άγνωστος	Σουρινάμ
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Άγνωστος	Σουρινάμ
'Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Τανζανίας, δηλαδή:			**Τανζανία**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Άγνωστος	Τανζανία
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Άγνωστος	Τανζανία
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Τανζανία
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Άγνωστος	Τανζανία
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Άγνωστος	Τανζανία
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Άγνωστος	Τανζανία
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Τανζανία
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Τανζανία
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Άγνωστος	Τανζανία

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
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Τανζανία
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Τανζανία
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Άγνωστος	Τανζανία
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Άγνωστος	Τανζανία
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Άγνωστος	Τανζανία
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Άγνωστος	Τανζανία
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Άγνωστος	Τανζανία
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Άγνωστος	Τανζανία
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Άγνωστος	Τανζανία
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Άγνωστος	Τανζανία
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Άγνωστος	Τανζανία
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Άγνωστος	Τανζανία
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Άγνωστος	Τανζανία
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Τανζανία
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Τανζανία
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Άγνωστος	Τανζανία
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Άγνωστος	Τανζανία
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Άγνωστος	Τανζανία
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Άγνωστος	Τανζανία
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Άγνωστος	Τανζανία
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Άγνωστος	Τανζανία
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Άγνωστος	Τανζανία
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Άγνωστος	Τανζανία
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Άγνωστος	Τανζανία
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Άγνωστος	Τανζανία»

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	Λαοκρατική Δημοκρατία της Κορέας	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου TU-204.	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633.	Λαοκρατική Δημοκρατία της Κορέας»

([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.»