ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1071/2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Νοεμβρίου 2010

που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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 εντός της Κοινότητας 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,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, θεσπίσθηκε κοινοτικός κατάλογος των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 [2].

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ορισμένα κράτη μέλη διαβίβασαν στην Επιτροπή πληροφορίες, σχετικές με την επικαιροποίηση του κοινοτικού καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες κοινοποίησαν επίσης τρίτες χώρες. Με βάση τα ανωτέρω πρέπει να επικαιροποιηθεί ο κοινοτικός κατάλογος.

(3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς είτε απευθείας είτε, όταν αυτό δεν ήταν εφικτό, μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, αναφέροντας τα ουσιώδη περιστατικά και προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση για τη λήψη απόφασης όσον αφορά την επιβολή σε αυτούς τους αερομεταφορείς απαγόρευσης λειτουργίας εντός της Ένωσης ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο.

(4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς την ευκαιρία να συμβουλευθούν τα έγγραφα που είχαν διαβιβάσει τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να παρουσιάσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή εντός 10 εργάσιμων ημερών, καθώς και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών που έχει συσταθεί με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας [3].

(5) Η Επιτροπή και, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, ορισμένα κράτη μέλη διαβουλεύθηκαν με τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων.

(6) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών παρακολούθησε τις παρουσιάσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας και της Επιτροπής σχετικά με τα κύρια επιχειρησιακά συμπεράσματα που συμφωνήθηκαν κατά τη διάρκεια της τελευταίας συνάντησης με την Ευρωπαϊκή Διευθύνουσα Ομάδα SAFA (ESSG) που πραγματοποιήθηκε στη Βιέννη στις 28 και 29 Οκτωβρίου 2010. Συγκεκριμένα, ενημερώθηκε ότι η ESSG υιοθετεί την καθιέρωση σε εθελοντική βάση ενός ελάχιστου ποσοστού ετήσιων επιθεωρήσεων που θα πραγματοποιούνται από τα κράτη μέλη από το 2011.

(7) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών παρακολούθησε τις παρουσιάσεις σχετικά με την ανάλυση των εκθέσεων των διεξοδικών ελέγχων της ασφάλειας πτήσεων που πραγματοποίησε η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (USOAP) και των αποτελεσμάτων των δραστηριοτήτων συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και της ΔΟΠΑ στο πεδίο της ασφάλειας πτήσεων και ειδικότερα των δυνατοτήτων ανταλλαγής πληροφοριών για την ασφάλεια πτήσεων όσον αφορά το επίπεδο συμμόρφωσης προς τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές.

(8) Μετά τα γενικά συμπεράσματα της γενικής συνέλευσης της ΔΟΠΑ, η Επιτροπή ανέθεσε στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) να συντονίζει την τακτική ανάλυση των εκθέσεων των διεξοδικών ελέγχων της ασφάλειας πτήσεων που πραγματοποίησε η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (USOAP) από τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας που έχει συσταθεί από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Τα κράτη μέλη καλούνται να διορίσουν επιθεωρητές για να συμβάλουν σε αυτό το σημαντικό καθήκον.

[1] ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.
[2] ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14.
[3] ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.

(9) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών προέβη σε ακρόαση των θέσεων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και της Επιτροπής σχετικά με τα έργα παροχής τεχνικής συνδρομής που υλοποιήθηκαν σε χώρες τις οποίες αφορά ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η εν λόγω επιτροπή ενημερώθηκε για τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας για τη βελτίωση της διοικητικής και τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας με σκοπό την επίλυση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης προς τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα.

(10) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ενημερώθηκε επίσης για τα μέτρα επιβολής που έλαβαν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και τα κράτη μέλη προκειμένου να διασφαλίσουν τη διαρκή αξιοπλοΐα και τη συντήρηση των αεροσκαφών, τα οποία είναι νηολογημένα στην Ένωση και χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρχές πολιτικής αεροπορίας τρίτων χωρών.

(11) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα.

Αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(12) Με βάση πληροφορίες που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA (Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών) σε αεροσκάφη ορισμένων αερομεταφορέων της Ένωσης, καθώς και από επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενήργησαν οι αντίστοιχες εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας σε συγκεκριμένους τομείς, ορισμένα κράτη μέλη έλαβαν κάποια μέτρα επιβολής. Τα εν λόγω κράτη μέλη ενημέρωσαν την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με τα μέτρα αυτά: Η Ελλάδα γνωστοποίησε ότι ανακάλεσε το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) και την άδεια λειτουργίας της Hellas Jet στις 2 Νοεμβρίου 2010 μετά την παύση των δραστηριοτήτων της εταιρείας στις 30 Απριλίου 2010. Η Γερμανία ενημέρωσε για την αναστολή του πιστοποιητικού αερομεταφορέα της αεροπορικής εταιρείας ACH Hamburg στις 27 Οκτωβρίου 2010 και για τον περιορισμό του AOC της αεροπορικής εταιρείας Advance Air Luftfahrtgesellschaft στις 30 Σεπτεμβρίου 2010 με σκοπό τον αποκλεισμό του αεροσκάφους της με σήμα νηολόγησης D-CJJJ. Η Ισπανία επιβεβαίωσε ότι συνεχίζεται η αναστολή του πιστοποιητικού αερομεταφορέα της Baleares Link Express από τις 9 Ιουνίου 2010· η Σουηδία ενημέρωσε ότι έχει αναστείλει από τις 29 Οκτωβρίου 2010 το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας Viking Airlines AB.

(13) Η Πορτογαλία ενημέρωσε ότι, λόγω των σοβαρών ανησυχιών για την ασφαλή λειτουργία και τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν δύο πορτογαλικές αεροπορικές εταιρείες – η Luzair και η White – και μετά τις διαβουλεύσεις με την Επιτροπή που πραγματοποιήθηκαν στις 25 Οκτωβρίου 2010, αποφάσισε να εντείνει τη διαρκή εποπτεία αυτών των αερομεταφορέων, ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς θα εφαρμόσουν έγκαιρα κατάλληλο σχέδιο διορθωτικών μέτρων. Η Πορτογαλία ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για την σε ορισμένο βαθμό βελτίωση των επιδόσεων της εταιρείας White. Η Επιτροπή έλαβε γνώση των μέτρων που εξαγγέλθηκαν. Στην Πορτογαλία θα πραγματοποιηθεί από τον EASA επιθεώρηση τυποποίησης στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών θα ενημερωθεί κατά την προσεχή συνεδρίαση για τα αποτελέσματα της εν λόγω επίσκεψης.

Αερομεταφορείς της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Αφγανιστάν

Kam Air

(14) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων της Kam Air που έχει λάβει πιστοποίηση στην Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν. Στις 11 Αυγούστου 2010, αεροσκάφος της Kam Air τύπου DC8, με αριθμό νηολόγησης YA-VIC, χτύπησε με την ουρά στον διάδρομο απογείωσης και σύρθηκε στον χλοοτάπητα πέραν του διαδρόμου πριν απογειωθεί από τον αερολιμένα Manston (Ηνωμένο Βασίλειο). Οι έρευνες που διεξήγαγε το Ηνωμένο Βασίλειο γι'αυτό το σοβαρό περιστατικό έδειξαν ότι υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις στον επιχειρησιακό έλεγχο του στόλου των DC8 από την Kam Air. Έτσι, το Ηνωμένο Βασίλειο επέβαλε από τις 2 Σεπτεμβρίου 2010 απαγόρευση των πτήσεων της Kam Air με DC 8 σε εθνικό επίπεδο.

(15) Επιπλέον, οι αρμόδιες αρχές της Αυστρίας εντόπισαν στις 16 Σεπτεμβρίου 2010 [1] σε αεροσκάφος τύπου Boeing B767, με αριθμό νηολογίου YA-KAM, της Kam Air ορισμένες σοβαρές ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων κατά τη διάρκεια επιθεώρησης διαδρόμου στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Τα αποτελέσματα αυτής της επιθεώρησης διαδρόμου SAFA οδήγησαν την Αυστρία στο συμπέρασμα ότι η Kam Air παρουσιάζει σοβαρά προβλήματα στις επιχειρησιακές διαδικασίες, τον εξοπλισμό, το σύστημα προσγείωσης και την φόρτωση φορτίου. Με βάση τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας στο Ηνωμένο Βασίλειο και την ομοιότητα αυτών των ελλείψεων με εκείνες που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης διαδρόμου SAFA που πραγματοποιήθηκε στον αερολιμένα της Βιέννης, η Αυστρία επέβαλε από τις 17 Σεπτεμβρίου 2010 εθνική απαγόρευση όλων των δραστηριοτήτων της Kam Air.

(16) Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού αριθ. 2111/2005, ενημερώθηκε η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών για τα μέτρα που αποφάσισαν τα δύο κράτη μέλη.

(17) Στις 6 Οκτωβρίου 2010 οι αρμόδιες αρχές της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Αφγανιστάν (MoTCA) και εκπρόσωποι της Kam Air συναντήθηκαν με την Επιτροπή και αντιπροσώπους των κρατών μελών προκειμένου να συζητήσουν τις συνθήκες του περιστατικού στο Manston και της επιθεώρησης SAFA στην Αυστρία.

(18) Κατά τη συνάντηση ο αερομεταφορέας δεν μπόρεσε να αποδείξει ότι είναι σε θέση να συμμορφωθεί προς τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Όσον αφορά το αεροσκάφος τύπου DC8, τέθηκε σε χρήση τον Μάρτιο του 2010 χωρίς κατάλληλη εποπτεία διαχείρισης και χωρίς καμία εκπαίδευση των πληρωμάτων που προσλήφθηκαν για το συγκεκριμένο αεροσκάφος. Επίσης, τα πληρώματα αυτά δεν έχουν ακόμη ολοκληρώσει τη σχετική εκπαίδευση παρά το γεγονός ότι συνεχίζεται η εκτέλεση διεθνών εμπορικών πτήσεων με το αεροσκάφος αυτό. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας δεν παρείχε αποδεικτικά στοιχεία ότι τα ιπτάμενα πληρώματα ήταν εξοικειωμένα με τα καθήκοντά τους όταν συνέβη το σοβαρό περιστατικό στο Ηνωμένο Βασίλειο. Όσον αφορά το αεροσκάφος τύπου Boeing B-767, η Kam Air εξήγησε ότι το αεροσκάφος με σήμα νηολόγησης YA-KAM, τοοποίο

[1] ACG-2010-335.

υποβλήθηκε σε επιθεώρηση διαδρόμου στην Αυστρία, εκτελούσε την πρώτη πτήση του μετά από μακρόχρονη στάθμευση και ότι δεν ήταν κατάλληλα προετοιμασμένο για την εκτέλεση της πτήσης του προς Βιέννη. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας εξήγησε ότι, λόγω της προσθήκης του DC8, οι διαχειριστικοί πόροι του αντιμετώπισαν υπερβολικό φόρτο και ότι δεν ήταν σε θέση να εξασφαλίσουν τις ορθές διαδικασίες ασφάλειας πτήσεων πριν την αναχώρηση του αεροσκάφους.

(19) Ο αερομεταφορέας Kam Air ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 9 Νοεμβρίου 2010. Η Kam Air πληροφόρησε την επιτροπή ότι δεν εκτελεί πλέον πτήσεις με το αεροσκάφος τύπου DC 8. Επίσης, παρά το γεγονός ότι η Kam Air επανεξέτασε τα γεγονότα που οδήγησαν στις απαγορεύσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Αυστρία, δεν εντόπισε συστημικές ελλείψεις εντός της εταιρείας που θα εξηγούσαν τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης προς τα πρότυπα της ΔΟΠΑ που διαπιστώθηκαν.

(20) Στη συνάντηση της 6 Οκτωβρίου 2010, η MoTCA δεν μπόρεσε να εξηγήσει γιατί υπάρχουν οι δύο διαφορετικές προδιαγραφές αντικειμένου δραστηριοτήτων που υπέγραψε η Kam Air την ίδια ημέρα (29 Σεπτεμβρίου 2010), η μία από τις οποίες καταδείκνυε το DC8 και η άλλη ήρε το DC8. Είναι επομένως ασαφές εάν η Kam Air έχει λάβει έγκριση από την ημερομηνία αυτή για τη διεξαγωγή δραστηριοτήτων με το αεροσκάφος τύπου DC8. Επίσης, η MoTCA δεν ήταν σε θέση να αποδείξει τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων πιστοποίησης και εποπτείας από πλευράς της Kam Air.

(21) Με βάση τα εν λόγω πορίσματα και τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι ο αερομεταφορέας Kam Air δεν συμμορφώνεται προς τα κοινά κριτήρια και ότι, συνεπώς, πρέπει να περιληφθεί στο παράρτημα Α.

Γενική εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων του Αφγανιστάν

(22) Υπάρχουν επαληθευμένα στοιχεία ότι οι αρμόδιες αρχές της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Αφγανιστάν δεν είναι προς το παρόν σε θέση να εφαρμόσουν και να επιβάλουν τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας πτήσεων και να εποπτεύουν τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν οι αερομεταφορείς υπό τη ρυθμιστική αρχή της σύμφωνα με τις υποχρεώσεις της σύμβασης του Σικάγου. Σύμφωνα με την παρουσίαση της MoTCA στις 6 Οκτωβρίου 2010, οι αρχές έχουν σημαντικές δυσκολίες να συμμορφωθούν προς τις διεθνείς υποχρεώσεις της σε κρίσιμα σημεία του συστήματος ασφάλειας πτήσεων. Προς το παρόν στηρίζονται εξ ολοκλήρου στην εμπειρογνωμοσύνη της ΔΟΠΑ για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων, και με αυτό το δεδομένο, εξαιτίας της έλλειψης ειδικευμένου προσωπικού, εξέδωσαν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας για ορισμένα αεροσκάφη χωρίς να διεξάγουν τις αντίστοιχες επιθεωρήσεις. Επιπλέον, η πρωτογενής νομοθεσία για τις πτητικές λειτουργίες των αεροσκαφών είναι παρωχημένη (1972)· σχέδιο νόμου υποβλήθηκε προς έγκριση στην κυβέρνηση χωρίς ένδειξη της ημερομηνίας έκδοσης. Επίσης, οι επιχειρησιακοί κανονισμοί είναι μη υποχρεωτικής φύσεως (συμβουλευτικές εγκύκλιοι).

(23) Η MoTCA ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 9 Νοεμβρίου 2010. Αποδέχθηκε ότι η μέχρι τώρα εποπτεία της δεν εξασφαλίζει κατάλληλη τήρηση των προτύπων της ΔΟΠΑ από τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Αφγανιστάν. Ωστόσο, η MoTCA πληροφόρησε την επιτροπή ότι αποφάσισε να μην εκδώσει άλλα πιστοποιητικά αερομεταφορέα, ότι άλλαξε την εσωτερική της δομή διαχείρισης και ότι απαγόρευσε τη λειτουργία του αεροσκάφους τύπου AN 24. Επιπλέον, νέα δέσμη κανονισμών περί αεροπορίας θεσπίσθηκε ως νομοθεσία και η MoTCA προετοιμάζεται για νέα πιστοποίηση όλων των αερομεταφορέων του Αφγανιστάν με βάση αυτούς τους κανονισμούς.

(24) Η Επιτροπή έλαβε γνώση των εξαιρετικά δύσκολων συνθηκών υπό τις οποίες εργάζονται η MoTCA και χαιρέτισε τη δέσμευση των αρμοδίων αρχών για βελτίωση της κατάστασης στο μέλλον. Ωστόσο, η Επιτροπή επεσήμανε ότι, προς το παρόν, η MoTCA δεν είναι ικανή να φέρει σε πέρας τις αρμοδιότητές τους ως αρχή πιστοποίησης και να εξασφαλίζει ότι οι διεθνείς αερομεταφορείς της συμμορφώνονται προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(25) Βάσει των ανωτέρω και των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση στην Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν πρέπει να συμπεριληφθούν στο παράρτημα Α.

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Γκάνα

(26) Μετά τα μέτρα που επιβλήθηκαν βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 791/2010 της 6ης Σεπτεμβρίου 2010 [1] σε δύο αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Γκάνα – την Meridian Airways και την Airlift International (GH) Ltd, οι αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας της Γκάνα (GCAA) ζήτησαν ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2010.

(27) Κατά τη διάρκεια της παρουσίασης, η GCAA εξέθεσε λεπτομερώς τα μέτρα που έχει λάβει μέχρι στιγμής για να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν στην Meridian Airways, την Air Charter Express και την Airlift International και περιέγραψε τις βελτιώσεις που επιφέρει στο καθεστώς εποπτείας της Γκάνα, καθώς και την απαίτηση ότι όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Γκάνα πρέπει να δραστηριοποιούνται στην Γκάνα. Η GCAA πληροφόρησε επίσης την επιτροπή ότι διεξήγαγε επιθεώρηση του αεροσκάφους τύπου DC 8 με σήμα νηολόγησης 9G-RAC που χρησιμοποιεί η Airlift International και επιβεβαίωσε ότι αντιμετωπίστηκε η μη συμμόρφωση που είχε διαπιστώσει το Ηνωμένο Βασίλειο.

[1] ΕΕ L 237 της 8.9.2010, σ. 10.

(28) Η Επιτροπή έλαβε γνώση της βούλησης της GCAA να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις εποπτείας επενδύοντας σε πρόσθετους πόρους και χαιρέτισε την απόφαση να ζητήσει από τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Γκάνα να δραστηριοποιούνται και πάλι στην Γκάνα και να διατηρούν την κύρια επιχειρηματική έδρα τους στην εν λόγω χώρα, ώστε η GCAA να εξασφαλίζει κατάλληλη εποπτεία τους. Σε μια προσπάθεια υποστήριξης του έργου της GCAA να βελτιώσει το σύστημα εποπτείας τους, η Επιτροπή ζήτησε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας να παρέχει τεχνική συνδρομή με επίσκεψή του στις αρχές του 2011.

Airlift International (GH) Ltd.

(29) Ο αερομεταφορέας Airlift International (GH) Ltd ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2010. Ο αερομεταφορέας παρουσίασε τις βελτιώσεις που επιφέρει στην οργανωτική του δομή, την πολιτική και τις διαδικασίες του, τους πόρους και τη ρυθμιστική συμμόρφωσή του. Ο αερομεταφορέας επιβεβαίωσε ότι τα αεροσκάφη 9G-SIM και 9G-FAB παραμένουν στο έδαφος μέχρι τη λήψη απόφασης για τη συντήρησή τους, ώστε να αποκατασταθεί η αξιοπλοΐα τους πριν την επανάληψη της λειτουργίας τους. Ο αερομεταφορέας τάχθηκε με την άποψη της GCAA ότι αντιμετώπισε ορθά τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν στο αεροσκάφος 9G-RAC.

(30) Η Επιτροπή έλαβε γνώση της προόδου που σημειώνει ο αερομεταφορέας στην αντιμετώπιση των προβλημάτων στην ασφάλεια πτήσεων. Με βάση τις εν λόγω διαπιστώσεις και τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι το αεροσκάφος τύπου DC8 με σήμα νηολόγησης 9G-RAC πρέπει να διαγραφεί από το παράρτημα Β και να επιτραπεί και πάλι η λειτουργία του στην Ένωση.

(31) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να παρακολουθούν την αποτελεσματική συμμόρφωση της Airlift International προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου οι οποίες πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008 και η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί στενά τα μέτρα που λαμβάνει η Airlift International.

Air Charter Express

(32) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων του αερομεταφορέα Air Charter Express που έχει λάβει πιστοποίηση στη Γκάνα. Οι εν λόγω ελλείψεις διαπιστώθηκαν από το Βέλγιο, τη Γαλλία, τις Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([1]).

(33) Ο αερομεταφορέας είχε συνάντηση με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη στις 9 Ιουνίου 2010 για να συζητήσει τις ανησυχίες που προέκυψαν από τις επιθεωρήσεις SAFA και ο αερομεταφορέας συμφώνησε να διαβιβάσει σχέδιο διορθωτικών μέτρων, ώστε να αντιμετωπισθούν οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν.

([1]) BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196, CAA-UK-2010-923

(34) Ο αερομεταφορέας Air Charter Express ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2010. Ο αερομεταφορέας περιέγραψε τα μέτρα που έχει λάβει μέχρι σήμερα στο πλαίσιο του σχεδίου του διορθωτικών μέτρων, ιδίως όσον αφορά τις διαδικασίες, τον επιχειρησιακό έλεγχο, τη συντήρηση και την εκπαίδευση, και επιβεβαίωσε ότι συνεχίζονται οι εργασίες για τα διορθωτικά μέτρα.

(35) Η Επιτροπή έλαβε γνώση της προόδου που σημειώνει ο αερομεταφορέας και τόνισε την ανάγκη να εξασφαλισθεί ότι τα όποια διορθωτικά και προληπτικά μέτρα έχει λάβει η Air Charter Express εφαρμόζονται αποτελεσματικά ώστε να αποφευχθεί η επανάληψη των προβλημάτων στην ασφάλεια πτήσεων που ανέκυψαν κατά τις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών της. Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση της Air Charter Express προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου οι οποίες πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008 και η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί στενά τα μέτρα που λαμβάνει η Air Charter Express.

Αερομεταφορείς του Καζακστάν

(36) Όπως προβλέπεται στον κανονισμό 1144/2009, η Επιτροπή συνέχισε δραστήρια τις διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Καζακστάν προκειμένου να παρακολουθήσει την πρόοδο των εν λόγω αρχών στην εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που κατάρτισε το εν λόγω κράτος για να αντιμετωπισθούν οι ελλείψεις που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ κατά τη διάρκεια διεξοδικού ελέγχου στην ασφάλεια πτήσεων τον Απρίλιο του 2009 στο πλαίσιο του Γενικού Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας της Ασφάλειας, και ιδίως τα σημαντικά προβλήματα στην ασφάλεια πτήσεων που επεσήμανε η ΔΟΠΑ σε όλα τα κράτη-συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Σικάγου.

(37) Μετά τις διαβουλεύσεις με την Επιτροπή στις 27 Σεπτεμβρίου 2010, οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν (CAC) είχαν ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 10 Νοεμβρίου 2010. Πληροφόρησαν ότι σημείωσαν περαιτέρω πρόοδο στην εφαρμογή του σχεδίου τους διορθωτικών μέτρων. Συγκεκριμένα, εκδόθηκε στο Καζακστάν στις 15 Ιουλίου 2010 νέος νόμος περί αεροπορίας και σημειώνεται πρόοδος σε περισσότερες των 100 πράξεων παράγωγου δικαίου, οι οποίες πρέπει να τεθούν σε ισχύ για να εφαρμοσθεί ο νόμος περί αεροπορίας κατά τους επόμενους μήνες.

(38) Στις 18 Οκτωβρίου 2010 εγκρίθηκε μία πρώτη δέσμη νομοθετημάτων αυτού του είδους που αφορά το πτητικό έργο και την ίδια ημέρα οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ανακάλεσαν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα 15 εταιρειών – KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, Association of amateur pilots of Kazakhstan, Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ, Asia Continental Avialines.

(39) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ενημέρωσαν ότι δύο από τους αερομεταφορείς αυτούς, η Burundayavia και η Euro Asia Air International, ζήτησαν στις 28 Οκτωβρίου 2010 αποκατάσταση του πιστοποιητικού τους. Στη συνάντηση με την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν δεν μπόρεσαν να διευκρινίσουν το καθεστώς των δραστηριοτήτων των δύο αυτών εταιρειών. Συνεπώς, με βάση τα κοινά κριτήρια, κρίνεται ότι η Burundayavia και η Euro Asia Air International πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.

(40) Τα έγγραφα και οι παρουσιάσεις των αρμοδίων αρχών του Καζακστάν (CAC) για τις εταιρείες Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia, Orlan 2000, δεν περιλαμβάνουν επαρκείς πληροφορίες που να αποδεικνύουν ότι οι εταιρείες αυτές έχουν παύσει τις δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών. Η CAC δεν διαβίβασε πλήρη τεκμηρίωση για τα πιστοποιητικά και τις εγκρίσεις που διαθέτουν οι εταιρείες αυτές μετά την ανάκληση του πιστοποιητικού τους. Συγκεκριμένα, για τις εταιρείες αυτές υπάρχουν πληροφορίες ότι χρησιμοποιούν μεγάλο αεροσκάφος. Συνεπώς, με βάση τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι προς το παρόν οι τέσσερις αυτές εταιρείες πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.

(41) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν δήλωσαν και διαβίβασαν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι εταιρείες Association of Amateur Pilots of Kazakhstan, Aeroprakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service, Tyan Shan Flight Center δεν εκτελούν πλέον εμπορικές αερομεταφορές και ότι δεν διαθέτουν πλέον έγκυρη άδεια λειτουργίας. Έτσι, δεν θεωρούνται πλέον αερομεταφορείς υπό την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Με βάση τα ανωτέρω και τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι οι εν λόγω εννέα εταιρείες πρέπει να διαγραφούν από το παράρτημα Α.

(42) Η Επιτροπή στηρίζει τη φιλόδοξη μεταρρύθμιση του συστήματος πολιτικής αεροπορίας της χώρας από τις αρμόδιες αρχές του Καζακστάν και τις καλεί να συνεχίσουν με αποφασιστικότητα τις προσπάθειες τους να εφαρμόσουν το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που συμφώνησαν με τη ΔΟΠΑ, εστιάζοντας κατά προτεραιότητα στα ανεπίλυτα σοβαρά προβλήματα στην ασφάλεια πτήσεων και τη νέα πιστοποίηση όλων των αερομεταφορέων υπό τη δικαιοδοσία της. Η Επιτροπή είναι έτοιμη να οργανώσει σε εύθετο χρόνο, με τη συνδρομή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας και τη στήριξη των κρατών μελών, επιτόπια αξιολόγηση προκειμένου να ελέγξει την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στην εφαρμογή του σχεδίου μέτρων.

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Μαυριτανίας

(43) Υπάρχουν εξακριβωμένα αποδεικτικά στοιχεία για την αδυναμία των αρχών εποπτείας των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στην Ισλαμική Δημοκρατία της Μαυριτανίας να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τις ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων και να επιλύσουν τα προβλήματα, όπως αποδεικνύεται από τα αποτελέσματα του ελέγχου που διεξήγαγε στη Μαυριτανία η ΔΟΠΑ στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (USOAP) τον Απρίλιο του 2008. Στην τελική έκθεση που διαβιβάσθηκε τον Μάρτιο του 2009 αναφέρθηκαν πολλές και σημαντικές ελλείψεις σε ό,τι αφορά την ικανότητα των αρχών πολιτικής αεροπορίας να ασκούν την εποπτεία στην ασφάλεια πτήσεων. Όταν η ΔΟΠΑ περάτωσε τον έλεγχό της, τα πρότυπα της ΔΟΠΑ δεν εφαρμόζονταν αποτελεσματικά σε ποσοστό άνω του 67 %. Όσον αφορά το κρίσιμο στοιχείο που αφορά την επίλυση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν στην ασφάλεια πτήσεων, η ΔΟΠΑ ανέφερε ότι τα πρότυπα της ΔΟΠΑ δεν εφαρμόζονται σε ποσοστό άνω του 93 %.

(44) Υπάρχουν εξακριβωμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων της αεροπορικής εταιρείας Mauritania Airways, η οποία έχει πιστοποιηθεί στη Μαυριτανία. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν από τη Γαλλία και την Ισπανία κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA [1]. Η Mauritania Airways δεν απάντησε δεόντως στις αρχές που πραγματοποίησαν επιθεωρήσεις και δεν απέδειξε ότι έχουν αντιμετωπισθεί με βιώσιμο τρόπο οι ελλείψεις αυτές.

(45) Η Επιτροπή άρχισε διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Μαυριτανίας τον Φεβρουάριο του 2010, εκφράζοντας σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια των δραστηριοτήτων των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στην εν λόγω χώρα και ζήτησε διευκρινίσεις για τα μέτρα που έχουν λάβει οι αρμόδιες αρχές της Μαυριτανίας για την αντιμετώπιση των ευρημάτων της ΔΟΠΑ και των επιθεωρήσεων SAFA. Μετά τις διαβουλεύσεις αυτές ακολούθησε αλληλογραφία τον Μάρτιο και τον Οκτώβριο του 2010 για τα ίδια θέματα. Οι αρμόδιες αρχές της Μαυριτανίας είχαν επίσης ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 9 Νοεμβρίου 2010.

(46) Προς το παρόν οι αρμόδιες αρχές της Μαυριτανίας (ANAC) δεν είναι επαρκώς ικανές να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ, όπως αποδείχθηκε από το γεγονός ότι καθυστερεί η εφαρμογή του σχεδίου δράσης για την αντιμετώπιση των ευρημάτων της ΔΟΠΑ. Η ANAC δεν παρείχε αποδεικτικά στοιχεία για ικανοποιητική λήξη των προβλημάτων τα οποία έχουν δηλωθεί ως λήξαντα. Παραδείγματος χάριν, ο νόμος περί πολιτικής αεροπορίας του 1972 δεν έχει αναθεωρηθεί ακόμη, όπως δεν έχει αναθεωρηθεί το σχετικό παράγωγο δίκαιο περί πολιτικής αεροπορίας. Κατά συνέπεια, η νομική βάση πιστοποίησης και συνεχούς εποπτείας όλων των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στη Μαυριτανία δεν είναι σύμφωνη με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων.

[1] DGAC/F-2009-2728, DGAC/F-2010-343, DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004, AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249, AESA-E-2010-396, AESA-E-2010-478

(47) Η ANAC πληροφόρησε ότι η Mauritania Airways είναι σήμερα η μόνη αεροπορική εταιρεία που είναι πιστοποιημένη στη Μαυριτανία και ότι το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας αυτής ανανεώθηκε στις 8 Ιουλίου 2010 για περιορισμένη περίοδο 6 μηνών και ότι λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2010. Η ANAC, ωστόσο, δεν παρείχε στοιχεία για τους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν πριν την ανανέωση του πιστοποιητικού, ούτε λεπτομέρειες για σχέδια μέτρων με σκοπό να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική και βιώσιμη αντιμετώπιση των ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων. Ειδικότερα, δεν διαβιβάσθηκαν στοιχεία για την έγκριση του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας του αερομεταφορέα, του πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού του αερομεταφορέα, του εγχειριδίου διαχείρισης της συντήρησης του αερομεταφορέα και του εγχειριδίου οργάνωσης της συντήρησης του αερομεταφορέα.

(48) Η Mauritania Airways είχε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 9 Νοεμβρίου 2010 και πληροφόρησε ότι η εταιρεία άρχισε σειρά διορθωτικών μέτρων για να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν σε επιθεωρήσεις διαδρόμου SAFA, καθώς και εσωτερική έρευνα για το ατύχημα που συνέβη με αεροσκάφος της τον Ιούλιο του 2010. Η Mauritania Airways δεν απέδειξε όμως ότι οι ενέργειες αυτές έχουν αποφέρει αποτελέσματα μέχρι στιγμής. Επιπλέον, δεν απέδειξε ότι η εταιρεία διαθέτει τις αναγκαίες εγκρίσεις που προαναφέρθηκαν.

(49) Η Mauritania Airways επιβεβαίωσε ότι το αεροσκάφος της τύπου Boeing B737-700 με σήμα νηολόγησης TS-IEA που χρησιμοποιεί η Mauritania Airways, με το οποίο συνέβη το ατύχημα στις 27 Ιουλίου 2010 με πολλούς τραυματίες και σημαντικές ζημίες στο αεροσκάφος, είναι υπό επισκευή. Από προκαταρκτικές πληροφορίες από τον αερομεταφορέα προέκυψαν διάφορες ελλείψεις, και πιο συγκεκριμένα ανωμαλία στην έκταση των υπεραντωτικών διατάξεων και στην ευστάθεια προσέγγισης.

(50) Οι αρμόδιες αρχές της Μαυριτανίας δεν απέδειξαν ότι είναι σε θέση να ανταπεξέλθουν αποτελεσματικά στις ευθύνες τους όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Μαυριτανία. Για τους λόγους αυτούς, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Μαυριτανία πρέπει να συμπεριληφθούν στο παράρτημα Α.

(51) Η Επιτροπή ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές της Μαυριτανίας να συνεχίσουν δραστήρια την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που υπέβαλαν στη ΔΟΠΑ και είναι έτοιμη να παρέχει τη στήριξή της, εάν χρειασθεί. Η Επιτροπή είναι έτοιμη ιδίως να οργανώσει, με τη συνδρομή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας και τη στήριξη των κρατών μελών, επιτόπια αξιολόγηση προκειμένου να ελέγξει την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στην εφαρμογή του σχεδίου μέτρων.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(52) Η Ukrainian Mediterranean Airlines που έχει πιστοποιηθεί στην Ουκρανία ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 9 Νοεμβρίου 2010. Ο αερομεταφορέας πληροφόρησε ότι προς το παρόν ανανεώνει τον στόλο του και ότι δεν χρησιμοποιεί πλέον το αεροσκάφος DC-9. Η Ukrainian Mediterranean Airlines δεν παρείχε όμως τις πλήρεις και ισχύουσες επιχειρησιακές προδιαγραφές που έχουν επισυναφθεί στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα και δεν διευκρίνισε κατά την ακρόαση τον στόλο που χρησιμοποιεί. Επίσης, επιβεβαιώθηκε ότι οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας διεξάγουν έλεγχο της Ukrainian Mediterranean Airlines στο πλαίσιο της διαδικασίας ανανέωσης του πιστοποιητικού αερομεταφορέα της εταιρείας, το οποίο έληγε στις 28 Νοεμβρίου 2010, και ότι η διαδικασία αυτή δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Συνεπώς, με βάση τα κοινά κριτήρια, κρίνεται ότι η Ukrainian Mediterranean Airlines πρέπει να παραμείνει στο παράρτημα Β.

(53) Έγγραφα που υποβλήθηκαν μετά την ακρόαση του αερομεταφορέα θα εξετασθούν από την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών κατά την προσεχή συνεδρίασή της.

Air Algérie

(54) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 590/2010 [1], ο αερομεταφορέας Air Algérie διενήργησε πολλές επιθεωρήσεις στα αεροσκάφη του πριν την αναχώρησή τους με προορισμούς στην Ένωση. Οι αρμόδιες αρχές της Αλγερίας σύστησαν επίσης τον Σεπτέμβριο του 2010 ομάδες τεχνικών για να εκτελούν τις επιθεωρήσεις (τις αποκαλούμενες επιθεωρήσεις SANAA), με βάση τη μεθοδολογία SAFA, σε αεροσκάφη της εταιρείας Air Algérie, και ιδίως εκείνα που χρησιμοποιούνται σε πτήσεις προς την Ένωση. Αυτές οι συντονισμένες προσπάθειες αναμένεται ότι θα τους επιτρέψουν να διαπιστώσουν και να επιλύσουν ορισμένες ελλείψεις πριν την αναχώρηση των αεροσκαφών. Ωστόσο, από τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων αυτών προέκυψαν ορισμένα ερωτήματα όσον αφορά την ποιότητα των δραστηριοτήτων συντήρησης του αερομεταφορέα.

(55) Όπως απαιτείται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 590/2010 και μέχρι τη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, οι αρχές πολιτικής αεροπορίας της Αλγερίας υπέβαλαν τέσσερις μηνιαίες εκθέσεις που κάλυπταν τον Ιούνιο, τον Ιούλιο, τον Αύγουστο και τον Σεπτέμβριο του 2010. Οι εν λόγω εκθέσεις είχαν εστιασθεί στα αποτελέσματα της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων που διενεργείται για τις δραστηριότητες της Air Algérie και συμπληρώθηκαν με τα ευρήματα των επιθεωρήσεων που πραγματοποίησαν επιθεωρητές σε αεροσκάφη της Air Algérie. Οι εκθέσεις αυτές όμως δεν παρέχουν πληροφορίες για την εκτέλεση της ανάλυσης επικινδυνότητας από τις αρμόδιες αρχές της Αλγερίας και με ποιο τρόπο λήφθηκαν υπόψη τα αποτελέσματα της ανάλυσης αυτής στη διαδικασία εποπτείας και προγραμματισμού.

[1] ΕΕ L 170 της 5.7.2010, σ. 9.

(56) Επειδή συνεχίζονται τα προβλήματα στη διαρκή αξιοπλοΐα, τη συντήρηση, τις πτητικές δραστηριότητες, καθώς και στην ασφάλεια του φορτίου εντός του αεροσκάφους, τα οποία διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις SAFA, SANAA και τις εσωτερικές επιθεωρήσεις της Air Algérie και για να δοθούν διευκρινίσεις σχετικά με τις μηνιαίες εκθέσεις, πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές και με τον αερομεταφορέα στις 11 Οκτωβρίου 2010, στις οποίες συμμετείχαν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας και ένα κράτος μέλος. Στη συνεδρίαση αυτή η Επιτροπή σημείωσε τη δέσμευση των αρμοδίων αρχών της Αλγερίας να πραγματοποιήσουν διεξοδική ανάλυση των βασικών αιτίων και να υποβάλουν εμπεριστατωμένο σχέδιο διορθωτικών μέτρων, όπως και όλες τις σχετικές πληροφορίες που αποδεικνύουν τη λήψη μέτρων τόσο από τις αρμόδιες αρχές της Αλγερίας όσο και από την Air Algérie για βιώσιμη λύση στις ελλείψεις της ασφάλειας πτήσεων. Σχέδιο διορθωτικών μέτρων που έχουν εγκρίνει οι αρμόδιες αρχές της Αλγερίας υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 20 Οκτωβρίου 2010.

(57) Η Air Algérie παρουσίασε επίσης στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 10 Νοεμβρίου 2010 βελτιωμένο σχέδιο διορθωτικών μέτρων. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών αναγνώρισε τις προσπάθειες του αερομεταφορέα να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν στην ασφάλεια πτήσεων και προτρέπει τις αρμόδιες αρχές της Αλγερίας να βελτιώσουν τις εποπτικές τους δραστηριότητες για να εξασφαλισθεί η τήρηση των σχετικών προτύπων ασφάλειας πτήσεων. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, οι αρμόδιες αρχές της Αλγερίας επεσήμαναν την επιθυμία τους να αυξήσουν ακόμη περισσότερο τις ικανότητές τους με έργο αδελφοποίησης. Για να υποστηριχθούν οι αρμόδιες αρχές της Αλγερίας στην ενίσχυση της ικανότητάς τους να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντά τους, θα πραγματοποιηθεί αποστολή τεχνικής συνδρομής από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας τον Φεβρουάριο του 2011.

(58) Εν τω μεταξύ, τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να παρακολουθούν στενά τις επιδόσεις της Air Algérie με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2006, ώστε να διαμορφώσουν τη βάση για νέα εκτίμηση της συγκεκριμένης κατάστασης στην επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών.

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας του Κονγκό

(59) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1144/2009 [1], όλοι οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στη Δημοκρατία του Κονγκό υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της ΕΕ και περιλαμβάνονται στο παράρτημα Α.

(60) Η Επιτροπή ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με τα αποτελέσματα της αποστολής τεχνικής συνδρομής που πραγματοποίησε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας στη Δημοκρατία του Κονγκό μετά τον έλεγχο της ΔΟΠΑ τον Φεβρουάριο του 2010 στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (USOAP). Από τον έλεγχο USOAP της ΔΟΠΑ προέκυψαν σημαντικές ανησυχίες για την ασφάλεια πτήσεων στις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών, της πιστοποίησης και της εποπτείας που ασκεί η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Δημοκρατία του Κονγκό (ANAC), καθώς και πολύ μεγάλη έλλειψη εφαρμογής των προτύπων ασφάλειας πτήσεων (76,89 %)· προς το παρόν οι σημαντικές ανησυχίες για την ασφάλεια πτήσεων δεν έχουν εκλείψει. Κατά τη διάρκεια της αποστολής τεχνικής συνδρομής, επισημάνθηκε ότι η ANAC έχει καταβάλει σαφείς προσπάθειες σε όλα τα επίπεδα για την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων και ανέλαβε τη σθεναρή δέσμευση να αντιμετωπίσει τα θέματα ασφάλειας πτήσεων που εντοπίσθηκαν κατά τον έλεγχο της ΔΟΠΑ. Η Επιτροπή χαιρετίζει αυτές τις ενθαρρυντικές κινήσεις και θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά την πρόοδο της ANAC για αποτελεσματική εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων με σκοπό να εξασφαλισθεί χωρίς καθυστέρηση η επίλυση των ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων.

(61) Η αεροπορική εταιρεία Equaflight Service που έχει πιστοποιηθεί από την ANAC ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2010. Ο αερομεταφορέας παρουσίασε τις δραστηριότητές του και έδωσε πληροφορίες για την πρόοδο που σημειώνει το σχέδιο μέτρων του.

(62) Η αεροπορική εταιρεία Trans Air Congo που έχει πιστοποιηθεί από την ANAC ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2010. Ο αερομεταφορέας παρουσίασε τις δραστηριότητές του και έδωσε πληροφορίες για την πρόοδο που σημειώνει το σχέδιο μέτρων του.

(63) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε γνώση της έκθεσης προόδου. Ωστόσο, οι παρουσιάσεις των αερομεταφορέων δεν επέτρεψαν να επιβεβαιωθεί ότι πληρούν πλέον τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων της ΔΟΠΑ. Επιπλέον, με βάση τα κοινά κριτήρια, ενόσω εκκρεμεί η ουσιαστική υλοποίηση ενδεδειγμένων διορθωτικών μέτρων για την αποκατάσταση των σημαντικών προβλημάτων που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ στην ασφάλεια πτήσεων και ελλείψει αισθητής προόδου στην επίλυση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά τον έλεγχο της ΔΟΠΑ, εκτιμάται ότι οι αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας του Κονγκό, προς το παρόν, δεν μπορούν να εφαρμόζουν και να επιβάλλουν τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας πτήσεων σε όλους αερομεταφορείς που είναι υπό το ρυθμιστικό τους έλεγχο. Συνεπώς, όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις εν λόγω αρχές πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.

(64) Η Επιτροπή θα συνεχίσει δραστήρια τις διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας του Κονγκό σχετικά με τα μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων και επιθυμεί δεύτερη αποστολή τεχνικής συνδρομής εντός του 2011 με σκοπό να αποκτήσουν οι εν λόγω αρχές διοικητική και τεχνική ικανότητα στην πολιτική αεροπορία.

[1] ΕΕ L 312 της 27.11.2009, σ. 16.

Αερομεταφορείς της Κιργιζίας

(65) Οι αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας ζήτησαν ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2010. Ενημέρωσαν ότι σημειώνουν πρόοδο στη φιλόδοξη μεταρρύθμιση του αεροπορικού τομέα που άρχισαν το 2006 για να βελτιώσουν την ασφάλεια πτήσεων. Οι αρμόδιες αρχές σημειώνουν ιδίως πρόοδο στην ικανότητά τους με την πρόσληψη περισσότερων ειδικευμένων επιθεωρητών, η οποία θα συνεχισθεί τους επόμενους μήνες. Η κρατική νομοθεσία περί αεροπορίας είναι υπό αναθεώρηση προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων έως τον Νοέμβριο του 2011.

(66) Οι αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας ενημέρωσαν ότι εξέδωσαν νέο πιστοποιητικό αερομεταφορέα στην αεροπορική εταιρεία CAAS. Βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι η CAAS πρέπει να περιληφθεί στο παράρτημα Α.

(67) Οι αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας ενημέρωσαν επίσης ότι έχουν αναστείλει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα τριών αεροπορικών εταιρειών – της Itek Air, της TransAero και της Asian Air. Επιπλέον, ενημέρωσαν ότι έχουν επιβάλει μέτρα στους εξής αερομεταφορείς: Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia και Tenir Airlines. Ωστόσο, δεν απέδειξαν ότι έχει ανακληθεί η άδεια ή το πιστοποιητικό αερομεταφορέα αυτών των αεροπορικών εταιρειών. Με βάση τα κοινά κριτήρια, κρίνεται επομένως ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.

(68) Επειδή δεν έχουν διαβιβασθεί μέχρι τώρα στην Επιτροπή αποδεικτικά στοιχεία για πλήρη εφαρμογή των κατάλληλων διορθωτικών μέτρων από τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Κιργιζία και επειδή μέχρι στιγμής δεν έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή από τις αρχές που έχουν τη ρυθμιστική εποπτεία αυτών των αερομεταφορέων, εκτιμάται με βάση τα κοινά κριτήρια ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.

(69) Η Επιτροπή ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους για επίλυση όλων των προβλημάτων μη συμμόρφωσης που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ τον Απρίλιο του 2009 στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (USOAP). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας και με τη στήριξη των κρατών μελών, είναι έτοιμη να πραγματοποιήσει επί τόπου εκτίμηση όταν εφαρμοσθεί και έχει προχωρήσει αρκετά το σχέδιο μέτρων που υποβλήθηκε στη ΔΟΠΑ· στόχος της επίσκεψης αυτής θα είναι να ελεγχθεί η εφαρμογή των απαιτήσεων για την ασφάλεια πτήσεων από τις αρμόδιες αρχές και από τις εταιρείες υπό την εποπτεία της.

Αερομεταφορείς της Γκαμπόν

(70) Οι αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν (ANAC) είχαν διαβουλεύσεις στις 26 Οκτωβρίου 2010 με την Επιτροπή, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας και τις αρμόδιες αρχές της Γαλλίας για να παρουσιάσουν την μέχρι σήμερα πρόοδό τους. Η ANAC πληροφόρησε ότι το νομοθετικό πλαίσιο είναι προς το παρόν υπό αναθεώρηση, με μεταρρύθμιση του κώδικα πολιτικής αεροπορίας, η οποία συνεπάγεται τα εξής μέτρα: α) αναδιοργάνωση της ANAC, η έγκριση της οποίας αναμένεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2010· β) προοδευτική καθιέρωση αναλυτικής δέσμης αεροναυτικών κανονισμών στην Γκαμπόν (RAG), οι οποίοι θα αρχίσουν να ισχύουν βαθμιαία κατά το 2011. Η ANAC ανέφερε την περαιτέρω πρόοδο των ικανοτήτων της, με την πρόσληψη και άλλων επιθεωρητών. Η ANAC ανέφερε ότι έχει σημειώσει πρόοδο στην εποπτεία των αερομεταφορέων και την επιβολή των ισχυόντων κανονισμών ασφάλειας πτήσεων (RACAM), όπως αποδεικνύεται με την αναστολή του πιστοποιητικού αερομεταφορέα της Air Services στις 30 Ιουλίου 2010 και την προσωρινή αναστολή του πιστοποιητικού αερομεταφορέα της αεροπορικής εταιρείας Allegiance μεταξύ 22 Αυγούστου και 2 Σεπτεμβρίου 2010.

(71) Ωστόσο, η ANAC δεν απέδειξε ότι εφάρμοσε τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα πριν θέσει εκ νέου σε ισχύ το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Allegiance. Επίσης, ο αριθμός και η φύση ορισμένων ελλείψεων που διαπιστώθηκαν δείχνουν ότι θα χρειασθεί ίσως επιβολή νέων μέτρων, εφόσον οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Γκαμπόν δεν εφαρμόζουν τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων.

(72) Επειδή δεν έχουν διαβιβασθεί μέχρι τώρα στην Επιτροπή αποδεικτικά στοιχεία για πλήρη εφαρμογή κατάλληλων διορθωτικών και προληπτικών μέτρων από τους αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο και επειδή δεν έχουν κοινοποιηθεί ακόμη στην Επιτροπή από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των αερομεταφορέων αυτών, εκτιμάται με βάση τα κοινά κριτήρια ότι για τους εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να συνεχισθεί η απαγόρευση λειτουργίας τους (παράρτημα Α) ή η επιβολή περιορισμών λειτουργίας τους (παράρτημα Β), αναλόγως.

(73) Η ANAC ενημέρωσε για την έκδοση νέου πιστοποιητικού αερομεταφορέα της εταιρείας Afric Aviation στις 25 Σεπτεμβρίου 2010 χωρίς να αποδείξει ότι η πιστοποίηση και η εποπτεία του αερομεταφορέα συμφωνούν πλήρως με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Συνεπώς, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι η Afric Aviation πρέπει να περιληφθεί στο παράρτημα Α.

(74) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να παρακολουθούν τις επιδόσεις των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Γκαμπόν με εστιασμένες επιθεωρήσεις διαδρόμου στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA, προκειμένου να παρακολουθούν τη βιώσιμη συμμόρφωση των δραστηριοτήτων τους και της συντήρησης με τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Εφόσον κατά τις επιθεωρήσεις διαπιστωθούν προβλήματα ασφάλειας πτήσεων, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να επανεξετάσει τα μέτρα που ισχύουν για τους αερομεταφορείς στην επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών.

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας των Φιλιππίνων

(75) Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας και τις αρμόδιες αρχές της Γερμανίας και της Ισπανίας, πραγματοποίησε τον Οκτώβριο του 2010 έλεγχο της ασφάλειας πτήσεων στις Φιλιππίνες, προκειμένου να εκτιμήσει την πρόοδο που έχουν σημειώσει οι αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων (CAAP) και ορισμένων αερομεταφορέων υπό την εποπτεία τους, στην εφαρμογή των μέτρων που έχουν ληφθεί για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στην ασφάλεια πτήσεων με βάση τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 273/2010.

(76) Από την έκθεση της εν λόγω εκτίμησης επιβεβαιώνεται ότι υπό τον νέο Γενικό Διευθυντή της, η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας των Φιλιππίνων άρχισε τον Απρίλιο του 2010 σειρά φιλόδοξων μεταρρυθμίσεων στο σύστημα εποπτείας της πολιτικής αεροπορίας της Δημοκρατίας των Φιλιππίνων. Τα μέτρα που έχουν αναληφθεί κινούνται οπωσδήποτε προς τη σωστή κατεύθυνση και θεωρείται ότι θα επιτρέψουν, όταν εφαρμοστούν αποτελεσματικά και σε μόνιμη βάση, αισθητή βελτίωση της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων που έχει ορίσει η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Τα μέτρα αυτά συνεπάγονται ιδίως α) αναδιατύπωση των υπαρχόντων εκτελεστικών κανόνων και του κανονισμού με βάση τον κύριο νόμο περί πολιτικής αεροπορίας· β) πλήρη αναθεώρηση των υπαρχόντων κανονισμών πολιτικής αεροπορίας· γ) πρόσληψη σημαντικού αριθμού προσωπικού με βάση αναβαθμισμένα κριτήρια όσον αφορά τα προσόντα· δ) συνέχιση των εκτεταμένων εκπαιδευτικών προγραμμάτων για το προσλαμβανόμενο προσωπικό· ε) εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων και καθιέρωση κατάλληλων μηχανογραφημένων συστημάτων που θα επιτρέπουν τον έλεγχο εγκρίσεων και αδειών· στ) πιστοποίηση των αερομεταφορέων οι οποίοι, αν και συνεχίζουν τις εμπορικές τους δραστηριότητες, δεν είναι ακόμη πιστοποιημένοι σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό πολιτικής αεροπορίας· ζ) κατάρτιση διεξοδικών προγραμμάτων επίβλεψης που θα περιλαμβάνουν όλους τους τύπους δραστηριοτήτων· και η) επίλυση των προβλημάτων ασφάλειας πτήσεων που έχουν ενδεχομένως προκύψει.

(77) Στην έκθεση τονίζεται επίσης ότι, παρά τις δεσμεύσεις της CAAP και την προσπάθεια που επενδύθηκε από τον Απρίλιο του 2010, αυτές οι φιλόδοξες μεταρρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθούν μέσα σε λίγους μήνες, λόγω του απαιτούμενου χρόνου για τη διαδικασία πρόσληψης και διορισμού στις Φιλιππίνες, η οποία είναι πέραν του ελέγχου της CAAP και της αντίστοιχης έλλειψης κατάλληλων πόρων. Φαίνεται ότι χρειάζεται περισσότερος χρόνος για να υπάρξει βιώσιμη πρόοδος και να αναγνωρισθούν οι βελτιώσεις. Μολονότι η CAAP έχει αναλάβει δράσεις για να αντιμετωπίσει τα σημαντικό πρόβλημα ασφάλειας πτήσεων που κοινοποίησε η ΔΟΠΑ σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη το 2009, η μέχρι στιγμής πρόοδος δεν ήταν αρκετή για την οριστική επίλυση του προβλήματος. Επίσης, παρά τις ενέργειες της CAAP για να αντιμετωπίσει τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που ανέφερε η FAA το 2007, η μέχρι στιγμής πρόοδος δεν είναι αρκετή για να αναγνωρισθεί από την αμερικανική FAA ότι υπάρχει συμμόρφωση προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων (κατηγορία 1). Με βάση τα ανωτέρω, εκτιμάται ότι προς το παρόν όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Δημοκρατία των Φιλιππίνων πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.

(78) Η Επιτροπή καλεί τις Φιλιππίνες να τηρήσουν το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των δεσμεύσεών τους έναντι της διεθνούς κοινότητας, και ιδίως εκείνες που αφορούν την επίλυση των σημαντικών προβλημάτων στην ασφάλεια πτήσεων που κοινοποίησε η ΔΟΠΑ. Για να επιτευχθεί αυτό, είναι ουσιαστικό η CAAP να συνεχίσει να ενεργεί με την αναγκαία ανεξαρτησία και να εξασφαλίσει τον διορισμό επαρκούς προσωπικού που θα πληροί τα κατάλληλα κριτήρια ώστε να είναι σε θέση να φέρουν αποτελεσματικά σε πέρας τα καθήκοντά τους έναντι της διεθνούς κοινότητας και να διασφαλίσει αυστηρή εποπτεία σύμφωνα με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Η στήριξη της CAAP από την κυβέρνηση των Φιλιππίνων είναι ουσιαστική για την επίτευξη αυτών των στόχων.

Αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας

(79) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 590/2010, η Επιτροπή έλαβε πληροφορίες από τις αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας ότι όλοι οι περιορισμοί λειτουργίας που ίσχυαν στο παρελθόν για την αεροπορική εταιρεία YAK Service έχουν αρθεί από τις 11 Αυγούστου 2010 μετά τα ικανοποιητικά αποτελέσματα των εποπτικών δραστηριοτήτων των εν λόγω αρχών. Ωστόσο, δεν έλαβε τα αποτελέσματα που είχε ζητήσει για όλες τις εποπτικές δραστηριότητες που αφορούν τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής όλων των διορθωτικών μέτρων, καθώς και της πιστοποίησης, σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, του εξοπλισμού των αεροσκαφών που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας στις διεθνείς πτήσεις του.

(80) Επίσης, στο πλαίσιο της συνεχούς παρακολούθησης των επιδόσεων των αερομεταφορέων που εκτελούν πτήσεις προς την Ένωση, με βάση τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου που πραγματοποιήθηκαν σε αεροσκάφη των εν λόγω αερομεταφορέων, η Επιτροπή ενημέρωσε στις 11 Οκτωβρίου 2010 τις αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων αυτών που πραγματοποιήθηκαν σε αεροσκάφη ρωσικών αεροπορικών εταιρειών κατά τη διάρκεια των τελευταίων δώδεκα μηνών.

(81) Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες, αν και ο αριθμός των επιθεωρήσεων ήταν περιορισμένος, υπάρχει σταθερό ποσοστό ευρημάτων που ισοδυναμεί με περισσότερα από δύο σημαντικά ή/και μείζονα ευρήματα ανά επιθεώρηση κατά τη διάρκεια των τελευταίων 2 ετών. Τα αποτελέσματα αυτά δείχνουν ότι χρειάζεται βελτίωση ούτως ώστε οι αερομεταφορείς αυτοί να συμμορφωθούν πλήρως προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Οι διαβουλεύσεις μεταξύ της Επιτροπής και των αρμοδίων αρχών της Ρωσικής Ομοσπονδίας σχετικά με τις επιδόσεις στην ασφάλεια πτήσεων πραγματοποιήθηκαν στις 18 Οκτωβρίου στη Μόσχα 2010. Στη συνάντηση αυτή οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας συμφώνησαν να διαβιβάσουν στην Επιτροπή τις εξής πληροφορίες: α) τα έγγραφα που είχαν ζητηθεί στις 2 Σεπτεμβρίου 2010 για την Yak Service (διαβίβαση των αποτελεσμάτων στα αγγλικά για τα αποτελέσματα που αφορούν τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής όλων των διορθωτικών μέτρων, καθώς και της πιστοποίησης, σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, του εξοπλισμού των αεροσκαφών που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας στις διεθνείς πτήσεις του· το νέο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας που εκδόθηκε μετά την άρση των περιορισμών μαζί με

τις προδιαγραφές λειτουργίας)· β) τα αποτελέσματα όλων των εποπτικών δραστηριοτήτων που ασκούν οι ρωσικές αρχές στις ρωσικές αεροπορικές εταιρείες, για τις οποίες υποβλήθηκαν στην Επιτροπή εκθέσεις και αναλύσεις των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA. Επιπλέον, στη συνάντηση οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας ανέφεραν ότι θα διαβιβάσουν επίσης στην Επιτροπή τις εκθέσεις και τις αναλύσεις επιδόσεων (περιστατικά, μεθοδολογία υπολογισμού των ποσοστών, κλπ.) για τους ελέγχους διαδρόμου που πραγματοποιούνται σε αεροσκάφη των ενωσιακών αερομεταφορέων που εκτελούν πτήσεις προς τη Ρωσική Ομοσπονδία.

(82) Μετά τη συνάντηση αυτή, οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας διαβίβασαν στις 25 Οκτωβρίου αλληλογραφία σχετική με την Yak Service, από την οποία προκύπτει ότι μέρος του εξοπλισμού του αεροσκάφους που χρησιμοποιεί η YAK Service έχει πιστοποιηθεί εκ νέου από την Interstate Aviation Committee (MAK). Ωστόσο, στη συνάντηση με την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 10 Νοεμβρίου 2010 οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας δεν παρείχαν αποδεικτικά στοιχεία ότι όλα τα αεροσκάφη της YAK Service είναι εξοπλισμένα με τον υποχρεωτικό από τη ΔΟΠΑ λειτουργικό εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για τις διεθνείς εμπορικές αερομεταφορές. Συνεπώς, δύο αεροσκάφη που αναγράφονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας με αριθμούς νηολόγησης RA-87648 και RA-88308 δεν πρέπει να λειτουργούν εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση της Yak Service προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

(83) Στη συνάντηση με την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας δεν παρείχαν αποδεικτικά στοιχεία όπως έχει ζητήσει η Επιτροπή για τα αποτελέσματα των εποπτικών δραστηριοτήτων τους στους διαφόρους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσική Ομοσπονδία.

(84) Στη συνάντηση με την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας επιβεβαίωσαν επίσης ότι τα κάτωθι αεροσκάφη εξακολουθούν να αποκλείονται από τις διεθνείς εμπορικές αερομεταφορές, διότι δεν είναι εξοπλισμένα με τον υποχρεωτικό από τη ΔΟΠΑ εξοπλισμό.

α) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250· AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360· AN-26: RA-26660·

β) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: τα RA-85672 και RA-85682 που χρησιμοποιούσε στο παρελθόν η Atlant Soyuz χρησιμοποιούνται αμφότερα σήμερα από άλλους αερομεταφορείς πιστοποιημένους στη Ρωσική Ομοσπονδία.

γ) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 και RA-85774· Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA- 88300 και RA-88186· Yak-40K: RA-21505, RA-98109 και RA-8830· Yak-42D: RA-42437· όλα (22) τα ελικόπτερα Kamov Ka-26 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (49) τα ελικόπτερα Mi-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (11) τα ελικόπτερα Mi-171 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (8) τα ελικόπτερα Mi-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· το (1) ελικόπτερο EC-120B: RA-04116.

δ) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: τα αεροσκάφη RA-85307, RA-85494 και RA-85457.

ε) Krasnoyarsky Airlines: το αεροσκάφος τύπου TU-154M RA-85672 που ήταν προηγουμένως εγγεγραμμένο στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Krasnoyarsky Airlines, το οποίο είχε ανακληθεί το 2009, τώρα χρησιμοποιείται από την Atlant Soyuz· το αεροσκάφος του ιδίου τύπου με αριθμό νηολόγησης RA-85682 χρησιμοποιείται από άλλον αερομεταφορέα πιστοποιημένο στη Ρωσική Ομοσπονδία.

στ) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 και RA-42541· το αεροσκάφος του ιδίου τύπου με αριθμό νηολόγησης RA-42526 δεν χρησιμοποιείται σήμερα για οικονομικούς λόγους·

ζ) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602· όλα τα αεροσκάφη TU-134 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα αεροσκάφη Antonov An-24 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα αεροσκάφη An-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mi-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mi-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου).

η) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 και RA-85690·

θ) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: τα αεροσκάφη RA-42374, RA-42433 και RA-42347 χρησιμοποιούνται από άλλη ρωσική αεροπορική εταιρεία· Tupolev TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 και RA-65102· Antonov AN-24RV: τα αεροσκάφη RA-46625 και RA-47818 χρησιμοποιούνται από άλλη ρωσική αεροπορική εταιρεία·

ι) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (τα αεροσκάφη RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 και RA-85432 αυτή τη στιγμή δεν χρησιμοποιούνται για οικονομικούς λόγους).

ια) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820· όλα τα αεροσκάφη (24) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, και RA-65977· τα αεροσκάφη RA-65143 και RA-65916 χρησιμοποιούνται από άλλη ρωσική αεροπορική εταιρεία· το (1) αεροσκάφος TU-134B: RA-65726· όλα (10) τα αεροσκάφη Yakovlev Yak-40: RA-87348 (αυτή τη στιγμή δεν χρησιμοποιείται για οικονομικούς λόγους), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 και RA-88280· όλα τα αεροσκάφη RA-87292 και RA-88244 του ιδίου τύπου έχουν αποσυρθεί· όλα τα ελικόπτερα Mil-26: (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mil-10: (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mil-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα AS-355 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα BO-105 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· τα αεροσκάφη τύπου AN-24B RA-46388 και RA-87348 δεν χρησιμοποιούνται για οικονομικούς λόγους· τα αεροσκάφη RA-46267 και RA-47289 και τα αεροσκάφη τύπου AN-24RV RA-46509, RA-46519 και RA-47800 χρησιμοποιούνται από άλλη ρωσική αεροπορική εταιρεία.

ιβ) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, τα αεροσκάφη RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 και RA-65555 χρησιμοποιούνται από άλλη ρωσική αεροπορική εταιρεία· Ilyushin IL-18: RA-75454 χρησιμοποιείται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα· Yakovlev Yak-40: τα αεροσκάφη RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 και RA-88200 χρησιμοποιούνται από άλλη ρωσική αεροπορική εταιρεία.

ιγ) Russair: αεροσκάφος Tupolev TU-134A3 με αριθμό νηολόγησης RA 65124· TU-154 με αριθμό νηολόγησης RA-65124.

(85) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβαν γνώση της παρουσίασης και των εγγράφων που υπέβαλαν οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας και θα επιδιώξουν τη βιώσιμη επίλυση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων που διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις διαδρόμου SAFA με περαιτέρω τεχνικές διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας. Ταυτόχρονα, τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση των ρωσικών αεροπορικών εταιρειών προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου, οι οποίες πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη των εν λόγω αερομεταφορέων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008 και η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί στενά τα μέτρα που λαμβάνουν.

Γενικά σχόλια για τους άλλους αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Α και Β

(86) Μέχρι τώρα δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή κανένα αποδεικτικό στοιχείο όσον αφορά την πλήρη εφαρμογή κατάλληλων διορθωτικών μέτρων ούτε από τους υπόλοιπους αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο που επικαιροποιήθηκε στις 6 Σεπτεμβρίου 2010, ούτε από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των εν λόγω αερομεταφορέων, παρά τα συγκεκριμένα αιτήματα που έχει υποβάλει η Επιτροπή. Ως εκ τούτου, με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι οι συγκεκριμένοι αερομεταφορείς πρέπει να εξακολουθήσουν να υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας (παράρτημα Α) ή σε περιορισμούς λειτουργίας (παράρτημα Β), κατά περίπτωση.

(87) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών,

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 Α του παρόντος κανονισμού.

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

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή 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, 22 Νοεμβρίου 2010.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
Siim KALLAS
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΛΗΡΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ [1]

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Δημοκρατία της Γκάνα
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Βασίλειο της Καμπότζης
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Άγνωστος	VRB	Δημοκρατία της Ρουάντα
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Αφγανιστάν, ήτοι:			**Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
KAM AIR	AOC 001	KMF	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
PAMIR AIRLINES	Άγνωστος	PIR	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αγκόλας, πλην της TAAG Angola Airlines που αναγράφεται στο παράρτημα Β, ήτοι:			**Δημοκρατία της Αγκόλα**
AEROJET	015	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR26	004	DCD	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR GEMINI	002	GLL	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR GICANGO	009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR JET	003	MBC	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR NAVE	017	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
ALADA	005	RAD	Δημοκρατία της Αγκόλα
ANGOLA AIR SERVICES	006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
DIEXIM	007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
GIRA GLOBO	008	GGL	Δημοκρατία της Αγκόλα
HELIANG	010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
HELIMALONGO	011	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
MAVEWA	016	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
PHA	019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
RUI & CONCEICAO	012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
SAL	013	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
SERVISAIR	018	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
SONAIR	014	SOR	Δημοκρατία της Αγκόλα

[1] Οι αερομεταφορείς του παραρτήματος Α μπορούν να εκτελούν πτήσεις με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα που δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Μπενίν, ήτοι:			**Δημοκρατία του Μπενίν**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Δημοκρατία του Μπενίν
AFRICA AIRWAYS	Άγνωστος	AFF	Δημοκρατία του Μπενίν
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	ά.α.	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Δημοκρατία του Μπενίν
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Δημοκρατία του Μπενίν
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Δημοκρατία του Μπενίν
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Δημοκρατία του Μπενίν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας του Κονγκό, ήτοι:			**Δημοκρατία του Κονγκό**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Δημοκρατία του Κονγκό
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό, ήτοι:			**Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Υπουργική υπογραφή (διάταγμα αριθ. 78/205)	LCG	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, ήτοι:			**Τζιμπουτί**
DAALLO AIRLINES	Άγνωστος	DAO	Τζιμπουτί
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, μεταξύ των οποίων:			**Ισημερινή Γουινέα**
CRONOS AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
CEIBA INTERCONTINENTAL	Άγνωστος	CEL	Ισημερινή Γουινέα
EGAMS	Άγνωστος	EGM	Ισημερινή Γουινέα
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ισημερινή Γουινέα
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	ά.α.	Ισημερινή Γουινέα
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ισημερινή Γουινέα
GUINEA AIRWAYS	738	ά.α.	Ισημερινή Γουινέα
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ισημερινή Γουινέα
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ινδονησίας, πλην των Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia and Metro Batavia, ήτοι:			**Δημοκρατία της Ινδονησίας**
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα
ASCO NUSA AIR	135-022	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
CARDIG AIR	121-013	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
EASTINDO	135-038	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KAL STAR	121-037	KLS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MEGANTARA	121-025	MKE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MIMIKA AIR	135-007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NYAMAN AIR	135-042	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PURA WISATA BARUNA	135-025	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Δημοκρατία της Ινδονησίας
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SKY AVIATION	135-044	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SMAC	135-015	SMC	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVIRA UTAMA	135-009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Δημοκρατία της Ινδονησίας
UNINDO	135-040	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Δημοκρατία της Ινδονησίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Καζακστάν, πλην της Air Astana, ήτοι:			**Δημοκρατία του Καζακστάν**
AERO AIR COMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR DIVISION OF EKA	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR FLAMINGO	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR TRUST AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Άγνωστος	AKS	Δημοκρατία του Καζακστάν
ALMATY AVIATION	Άγνωστος	LMT	Δημοκρατία του Καζακστάν
ARKHABAY	Άγνωστος	KEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Δημοκρατία του Καζακστάν
AVIA-JAYNAR	Άγνωστος	SAP	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEYBARS AIRCOMPANY	Άγνωστος	BBS	Δημοκρατία του Καζακστάν
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Δημοκρατία του Καζακστάν
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Δημοκρατία του Καζακστάν
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Άγνωστος	KZE	Δημοκρατία του Καζακστάν

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Δημοκρατία του Καζακστάν
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Δημοκρατία του Καζακστάν
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRWEST	Άγνωστος	KAW	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAVIA	Άγνωστος	KKA	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAVIASPAS	Άγνωστος	KZS	Δημοκρατία του Καζακστάν
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Δημοκρατία του Καζακστάν
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Δημοκρατία του Καζακστάν
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Δημοκρατία του Καζακστάν
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Άγνωστος	KOV	Δημοκρατία του Καζακστάν
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
PRIME AVIATION	Άγνωστος	PKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAMAL AIR	Άγνωστος	SAV	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Δημοκρατία του Καζακστάν
SEMEYAVIA	Άγνωστος	SMK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SCAT	AK-0350-08	VSV	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHETYSU AIRCOMPANY	Άγνωστος	JTU	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHERSU AVIA	Άγνωστος	RZU	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHEZKAZGANAIR	Άγνωστος	KZH	Δημοκρατία του Καζακστάν
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, μεταξύ των οποίων:			**Δημοκρατία της Κιργιζίας**
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ASIAN AIR	36	AAZ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CAAS	13	CBK	Δημοκρατία της Κιργιζίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
DAMES	20	DAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας
EASTOK AVIA	15	EEA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ITEK AIR	04	IKA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ΚΥΡΓΙΖΙΑ	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZSTAN AIRLINE	Άγνωστος	KGA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
MAX AVIA	33	MAI	Δημοκρατία της Κιργιζίας
S GROUP AVIATION	6	SGL	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY WAY AIR	21	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TENIR AIRLINES	26	TEB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TRAST AERO	05	TSJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
VALOR AIR	07	VAC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας.			**Λιβερία**
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές Δημοκρατία της Γκαμπόν, πλην των Gabon Airlines, Afrijet και SN2AG που αναγράφονται στο παράρτημα Β, ήτοι:			**Δημοκρατία της Γκαμπόν**
AFRIC AVIATION		Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Μαυριτανίας, ήτοι:			**Δημοκρατία της Μαυριτανίας**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Δημοκρατία της Μαυριτανίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα
'Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές των Φιλιππίνων, ήτοι:			**Δημοκρατία των Φιλιππίνων**
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
BEACON	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CM AERO	4AN2000001	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CORPORATE AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
HUMA CORPORATION	2009014	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
WORLD AVIATION, CORP.	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
YOKOTA AVIATION, INC.	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ZENITH AIR, INC.	2009012	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, ήτοι:			**Σάο Τομέ και Πρίνσιπε**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSCARG	01/AOC/2009	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, μεταξύ των οποίων:			**Σιέρα Λεόνε**
AIR RUM, LTD	Άγνωστος	RUM	Σιέρα Λεόνε
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Άγνωστος	DTY	Σιέρα Λεόνε
HEAVYLIFT CARGO	Άγνωστος	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Άγνωστος	ORJ	Σιέρα Λεόνε
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Άγνωστος	PRR	Σιέρα Λεόνε
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Άγνωστος	SVT	Σιέρα Λεόνε
TEEBAH AIRWAYS	Άγνωστος	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, ήτοι:			**Δημοκρατία του Σουδάν**
SUDAN AIRWAYS	Άγνωστος	SUD	Δημοκρατία του Σουδάν
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Δημοκρατία του Σουδάν
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Δημοκρατία του Σουδάν
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Δημοκρατία του Σουδάν
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Δημοκρατία του Σουδάν
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJARA AVIATION	Άγνωστος	MJA	Δημοκρατία του Σουδάν
BADER AIRLINES	035	BDR	Δημοκρατία του Σουδάν
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Δημοκρατία του Σουδάν
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Δημοκρατία του Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	017	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Δημοκρατία του Σουδάν
NOVA AIRLINES	001	NOV	Δημοκρατία του Σουδάν
TARCO AIRLINES	056	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σουαζιλάνδης, μεταξύ των οποίων:			**Σουαζιλάνδη**
SWAZILAND AIRLINK	Άγνωστος	SZL	Σουαζιλάνδη
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ζάμπιας, ήτοι:			**Ζάμπια**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Ζάμπια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ [1]

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οί) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολόγησης
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου Tu-204	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50· 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 900	Όλος ο στόλος πλην: TR-LGV· TR-LGY· TR-AFJ· TR-AFR	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Καζακστάν	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου B767· 4 αεροσκαφών τύπου B757· 10 αεροσκαφών τύπου A319/320/321· 5 αεροσκαφών τύπου Fokker 50	Όλος ο στόλος πλην: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Αρούμπα (Βασίλειο των Κάτω Χωρών)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Δημοκρατία της Γκάνα	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκάφους τύπου DC8-63F	Όλος ο στόλος πλην: 9G-TOP και 9G-RAC	Δημοκρατία της Γκάνα
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος πλην του LET 410 UVP	Όλος ο στόλος πλην: D6-CAM (851336)	Κομόρες
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφους τύπου Boeing B-767-200	Όλος ο στόλος πλην: TR-LHP	Δημοκρατία της Γκαμπόν

[1] Οι αερομεταφορείς που παρατίθενται στο παράρτημα Β μπορούν να ασκούν δικαιώματα μεταφορών με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα, ο οποίος δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οί) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολόγησης
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν	Όλος ο στόλος πλην των: 14 αεροσκαφών τύπου A300, 8 τύπου A310, 1 τύπου B737	Όλος ο στόλος πλην: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφους τύπου Challenger· CL601· 1 τύπου HS-125-800	Όλος ο στόλος πλην: TR-AAG, ZS-AFG	Δημοκρατία της Γκαμπόν· Δημοκρατία της Νοτίου Αφρικής
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Δημοκρατία της Αγκόλα	Όλος ο στόλος πλην: 3 αεροσκαφών τύπου Boeing B-777 και 4 αεροσκαφών τύπου Boeing B-737-700	Όλος ο στόλος πλην: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Δημοκρατία της Αγκόλα
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ουκρανία	Όλος ο στόλος πλην: 1 αεροσκάφος τύπου MD-83	Όλος ο στόλος πλην: UR-CFF	Ουκρανία

(1) Στην Afrijet επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται για τις πτήσεις της εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
(2) Στην Air Astana επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται για τις πτήσεις της εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
(3) Στην Gabon Airlines επιτρέπεται να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται για τις πτητικές της λειτουργίες εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.
(4) Στην Iran Air επιτρέπεται να εκτελεί πτήσεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης χρησιμοποιώντας το συγκεκριμένο αεροσκάφος υπό τους όρους που προβλέπονται στην αιτιολογική σκέψη 69 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 590/2010, ΕΕ L 170 της 6.7.2010, σ. 15.