ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 659/2013 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Ιουλίου 2013

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

(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 [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006 [3], 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) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ορισμένα κράτη μέλη και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (στο εξής «EASA») κοινοποίησαν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικές με την επικαιροποίηση του κοινοτικού καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες κοινοποίησαν επίσης τρίτες χώρες. Με βάση τις πληροφορίες αυτές, πρέπει να επικαιροποιηθεί ο κοινοτικός κατάλογος.

(3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς είτε απευθείας είτε μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους όσον αφορά τα ουσιώδη περιστατικά και τους προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν το υπόβαθρο για τη λήψη απόφασης σχετικά με την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας τους 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 τη δυνατότητα να συμβουλευθούν τα έγγραφα που διαβίβασαν τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να παρουσιάσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας [4].

(5) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε ενημέρωση από την Επιτροπή σχετικά με τις εν εξελίξει από κοινού διαβουλεύσεις που άρχισαν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του σχετικού εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς των εξής κρατών: Κουρασάο & Άγιος Μαρτίνος, Δημοκρατία της Γουινέας, Ινδία, Ιράν, Καζακστάν, Κιργιζία, Μοζαμβίκη και Νεπάλ. Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε επίσης ενημέρωση από την Επιτροπή σχετικά με τεχνικές διαβουλεύσεις με τη Ρωσική Ομοσπονδία και την παρακολούθηση της Βολιβίας, του Τατζικιστάν και του Τουρκμενιστάν.

(6) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών παρακολούθησε τις παρουσιάσεις του EASA σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσης των εκθέσεων ελέγχου που διεξήγαγε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ») στο πλαίσιο του Γενικού Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας της Ασφάλειας («USOAP»). Ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης από κράτη για τους οποίους έχουν διατυπωθεί σοβαροί λόγοι ανησυχίας σχετικά με την ασφάλεια από τον ΔΟΠΑ ή για τους οποίους ο EASA συμπέρανε ότι υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις στο σύστημα εποπτείας της ασφάλειας. Εκτός από τις διαβουλεύσεις που διενεργεί η Επιτροπή δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η ιεράρχηση των επιθεωρήσεων διαδρόμου θα επιτρέψει να συγκεντρωθούν επιπλέον πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν αποκτήσει άδεια εκμετάλλευσης στα εν λόγω κράτη.

(7) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών παρακολούθησε τις παρουσιάσεις του EASA σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος Εκτίμησης της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών («SAFA») σύμφωνα με τον κανονισμό (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 [5].

(8) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών προέβη επίσης σε ακρόαση των θέσεων του EASA σχετικά με τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε χώρες τις οποίες αφορούν τα μέτρα ή η παρακολούθηση δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η εν λόγω επιτροπή ενημερώθηκε για τα σχέδια και τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας με σκοπό τη βελτίωση της διοικητικής και τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας ώστε να διευκολυνθεί η επίλυση περιπτώσεων μη τήρησης των ισχυόντων διεθνών προτύπων. Ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να ανταποκριθούν επίσης στα αιτήματα αυτά σε διμερή βάση σε συντονισμό με την Επιτροπή και τον EASA. Με την ευκαιρία αυτή, η Επιτροπή υπογράμμισε τη χρησιμότητα της παροχής πληροφοριών στη διεθνή κοινότητα των αερομεταφορών, ιδίως μέσω της βάσης δεδομένων SCAN του ΔΟΠΑ, για την τεχνική βοήθεια που παρέχεται από την Ένωση και από τα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας σε όλο τον κόσμο.

[1] ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.
[2] ΕΕ L 143 της 30.4.2004, σ. 76.
[3] ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14.
[4] ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.
[5] ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1.

Αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(9) Με βάση την ανάλυση από μέρους του EASA των πληροφοριών που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA (Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών) σε αεροσκάφη ορισμένων αερομεταφορέων της Ένωσης ή από επιθεωρήσεις τυποποίησης που διενήργησε ο EASA, καθώς και από επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενήργησαν οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας σε συγκεκριμένους τομείς, ορισμένα κράτη μέλη έλαβαν ορισμένα μέτρα επιβολής και ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Η Ελλάδα ανακάλεσε την 1η Δεκεμβρίου 2012 το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Sky Wings και η Ισπανία ανακάλεσε στις 10 Απριλίου 2013 το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Mint Lineas Aereas.

(10) Επιπλέον, η Σουηδία επέστησε την προσοχή της επιτροπής στις ανησυχίες της σχετικά με έναν αερομεταφορέα, τον AS Avies που έχει πιστοποιηθεί στην Εσθονία και είχε δύο σοβαρά περιστατικά στη Σουηδία το 2013, δηλαδή μια υπέρβαση διαδρόμου τον Φεβρουάριο και μια προσωρινή απώλεια ισχύος και στους δύο κινητήρες κατά την άνοδο τον Μάιο. Οι αρμόδιες αρχές της Εσθονίας πληροφόρησαν την επιτροπή ότι προέβησαν σε ορισμένες ενέργειες, μεταξύ των οποίων η αυξημένη επιτήρηση, και ότι ζήτησαν από τον αερομεταφορέα να καταρτίσει σχέδιο διορθωτικών μέτρων και να επανεξετάσει την αποδοχή του διαχειριστή ασφάλειας και του υπόλογου διευθυντή.

Αερομεταφορείς της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό

(11) Οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό περιλαμβάνονται στο παράρτημα Α από τον Μάρτιο του 2006 ([1]). Μετά την πρόσφατη πρωτοβουλία των αρμόδιων αρχών της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό («ANAC») να αρχίσουν εκ νέου εντατικές διαβουλεύσεις με την Επιτροπή και τον EASA, υπέβαλαν τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία για να καταστεί δυνατή η αναλυτική επικαιροποίηση των αερομεταφορέων που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του παραρτήματος Α.

(12) Οι αρμόδιες αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό πληροφόρησαν την Επιτροπή με επιστολή τους στις 12 Ιουνίου 2013 ότι χορήγησαν άδεια λειτουργίας στους ακόλουθους αερομεταφορείς: Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines και Waltair Aviation. Επειδή οι αρμόδιες αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό δεν διαβίβασαν αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την εξασφάλιση της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων των εν λόγω αερομεταφορέων σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι όλοι οι αερομεταφορείς του επικαιροποιημένου καταλόγου πρέπει να περιληφθούν στο παράρτημα Α.

(13) Οι αρμόδιες αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό πληροφόρησαν επίσης με επιστολή τους στις 12 Ιουνίου 2013 ότι δεν είναι κάτοχοι άδειας λειτουργίας οι ακόλουθοι αερομεταφορείς που συμπεριλαμβάνονταν προηγουμένως στο παράρτημα Α: Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter και Zaabu International. Κατά συνέπεια, εκτιμάται ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς πρέπει να διαγραφούν από το παράρτημα Α.

(14) Οι αρμόδιες αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό εξήγησαν επίσης ότι, σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο της χώρας, για τις αερομεταφορές απαιτείται άδεια λειτουργίας και πιστοποιητικό αερομεταφορέα για την εκτέλεση αυτού του είδους πτητικών λειτουργιών και ότι μέχρι στιγμής κανένας από τους υφιστάμενους αερομεταφορείς δεν πληροί τις δύο αυτές απαιτήσεις. Η διαδικασία πιστοποίησης πέντε σταδίων του ΔΟΠΑ άρχισε εν τω μεταξύ τον Απρίλιο του 2013 για πέντε αερομεταφορείς (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB και Kinavia) και αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του Σεπτεμβρίου 2013. Στο τέλος αυτής της διαδικασίας πιστοποίησης, η ANAC θα διαβιβάσει κατάλογο όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί δεόντως και είναι κάτοχοι έγκυρου πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

(15) Η Επιτροπή έλαβε γνώση της δέσμευσης που ανέλαβαν οι αρμόδιες αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό, και ιδίως ο υπουργός μεταφορών, και τις ενθαρρύνει να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους για τη δημιουργία συστήματος εποπτείας της πολιτικής αεροπορίας, σύμφωνου με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας διατηρώντας τη δέσμευσή τους να αναπτύξουν περαιτέρω τον ενεργό διάλογο που αποκαταστάθηκε πρόσφατα.

Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Γουινέας

(16) Τον Δεκέμβριο του 2012 άρχισαν επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας της Γουινέας, μετά τα προβλήματα ασφάλειας που διαπίστωσε ο ΔΟΠΑ κατά τη διάρκεια ελέγχου που διενήργησε τον Απρίλιο του 2012, από τον οποίο προέκυψε σημαντικό πρόβλημα ασφάλειας σχετικά με την πιστοποίηση των αερομεταφορέων.

(17) Μετά την υποβολή σχεδίου διορθωτικών μέτρων, το οποίο έγινε αποδεκτό και επικυρώθηκε από τον ΔΟΠΑ, ο ΔΟΠΑ ανακοίνωσε στις 29 Μαΐου 2013 ότι έληξε το σημαντικό πρόβλημα ασφάλειας.

(18) Τον Ιανουάριο του 2013 πραγματοποιήθηκε συνάντηση διαβούλευσης στις Βρυξέλλες μεταξύ της Επιτροπής, επικουρούμενης από τον EASA, και των αρμόδιων αρχών της Δημοκρατίας της Γουινέας. Κατά τη συνάντηση, οι αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας της Γουινέας προέβησαν σε πλήρη ενημέρωση σχετικά με τις τελευταίες εξελίξεις όσον αφορά την πρόοδο εφαρμογής του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που είχαν υποβάλει στον ΔΟΠΑ τον Δεκέμβριο του 2012.

(19) Σύμφωνα με τις αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας της Γουινέας, έχει αρχίσει η διαδικασία επαναπιστοποίησης των αερομεταφορέων Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée και Konair. Κανένας από αυτούς δεν εκτελεί πτήσεις στον εναέριο χώρο της Ένωσης. Οι εν λόγω αρχές γνωστοποίησαν επίσης ότι ανέστειλαν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα των εταιρειών GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines και Sky Star Air.

([1]) Αιτιολογικές σκέψεις (60) έως (64) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της 22ας Μαρτίου 2006, ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 18.

(20) Οι αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας της Γουινέας συμφώνησαν να τηρούν την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με κάθε σημαντική εξέλιξη όσον αφορά την πρόοδο στην εφαρμογή των προτύπων του ΔΟΠΑ, ώστε να είναι δυνατή η τακτική παρακολούθηση της κατάστασης.

(21) Σε περίπτωση που από τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι για την ασφάλεια πτήσεων λόγω μη συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Ινδονησίας

(22) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας («DGCA») συνεχίζονται με σκοπό την παρακολούθηση της προόδου της DGCA όσον αφορά την εξασφάλιση της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Ινδονησία σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(23) Μετά τη βιντεοδιάσκεψη μεταξύ της Επιτροπής, του EASA και της DGCA στις 18 Οκτωβρίου 2012, η DGCA συνέχισε τις εργασίες της για τη βελτίωση του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας της αεροπορίας της Ινδονησίας και την αντιμετώπιση των προβλημάτων που είχε διαπιστώσει η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορία («FAA») των ΗΠΑ κατά την επίσκεψη τεχνικής αξιολόγησης που πραγματοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2012. Μετά την επίσημη δημοσίευση της έκθεσης της FAA, η DGCA συναντήθηκε με την FAA και συμφώνησε να καταρτίσει σχέδιο διορθωτικών μέτρων.

(24) Τον Απρίλιο του 2013, η DGCA υπέβαλε στην Επιτροπή λεπτομερές αντίγραφο του σχεδίου διορθωτικών μέτρων στο οποίο αναφέρεται η πρόοδος που είχε σημειωθεί και ανακοίνωσε ότι έχει δημιουργηθεί σύστημα κατάρτισης των επιθεωρητών και έχουν πραγματοποιηθεί οι αναθεωρήσεις των κανονισμών ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Ανέφερε επίσης ότι έχουν εγκριθεί οι οδηγίες προς το προσωπικό επιθεώρησης για τις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροσκαφών (ETOPS) και την πλοήγηση βάσει επιδόσεων/απαιτούμενη επίδοση αεροναυτιλίας («PBN/RNP») και έχουν συνταχθεί για τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού («AWOPS»).

(25) Η DGCA επιβεβαίωσε ότι η πιστοποίηση των αεροσκαφών της Citilink Indonesia, οι διαδρομές, οι εγκαταστάσεις σταθμών, η επίγεια εξυπηρέτηση, η συντήρηση, τα εγχειρίδια και τα πληρώματα τελούν υπό τη διαχείριση της Garuda Indonesia.

(26) Η DGCA διαβίβασε επίσης επικαιροποιημένες πληροφορίες όσον αφορά ορισμένους αερομεταφορείς που τελούν υπό την εποπτεία της. Ενημέρωσε ότι χορηγήθηκε πιστοποιητικό αερομεταφορέα σε δύο νέους αερομεταφορείς, δηλαδή στον Martabuana Abadion στις 18 Οκτωβρίου 2012 και στον Komala Indonesia στις 8 Ιανουαρίου 2013, και ότι επαναπιστοποιήθηκε ο Intan Angkasa Air Services. Ωστόσο, επειδή η DGCA δεν διαβίβασε αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την εξασφάλιση της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων των εν λόγω αερομεταφορέων σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει να περιληφθούν στο παράρτημα Α.

(27) Επιπλέον, η DGCA ανέφερε ότι το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Sebang Merauke Air Charter ανεστάλη προσωρινά στις 18 Σεπτεμβρίου 2012.

(28) Η DGCA ανακοίνωσε και διαβίβασε αποδεικτικά στοιχεία ότι ανακλήθηκε το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Metro Batavia στις 14 Φεβρουαρίου 2013. Κατά συνέπεια, η Metro Batavia πρέπει να διαγραφεί από το παράρτημα Α.

(29) Στις 25 Ιουνίου 2013, η DGCA προέβη σε παρουσίαση των θέσεών της στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Εκτός από την ενημέρωση της επιτροπής σχετικά με τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή τον Απρίλιο του 2013, η DGCA επιβεβαίωσε ότι για κάθε κάτοχο πιστοποιητικού αερομεταφορέα που επιθυμεί να αυξήσει τον στόλο του απαιτείται έγκριση της DGCA και ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, αρνήθηκε να χορηγήσει την εν λόγω έγκριση. Ωστόσο, η DGCA δεν παρενέβη στα σχέδια επέκτασης της Lion Air, διότι θεώρησε ότι διαθέτει επαρκείς πόρους και ότι ελέγχεται επαρκώς. Όσον αφορά το ατύχημα της Lion Air με αεροσκάφος τύπου Boeing B737-800 στις 13 Απριλίου 2013, η DGCA ανακοίνωσε ότι η ενδιάμεση έκθεση ατυχήματος έχει δημοσιευθεί. Στην έκθεση διατυπώνονται τρεις συστάσεις σχετικά με την κάθοδο κάτω του ελάχιστου ύψους, τις διαδικασίες παράδοσης του ελέγχου και την αντίστοιχη κατάρτιση. Η DGCA παρουσίασε λεπτομερώς τα μέτρα που έλαβε για την αντιμετώπιση των ζητημάτων που συνδέονται με το ατύχημα, συμπεριλαμβανομένης της διενέργειας ελέγχου της ασφάλειας πτήσεων της Lion Air και της διασφάλισης ότι ο αερομεταφορέας έλαβε διορθωτικά μέτρα μετά την προκαταρκτική έκθεση.

(30) Η Lion Air παρέστη στην ακρόαση και απάντησε στις ερωτήσεις της Επιτροπής και της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών. Η Lion Air δήλωσε ότι ήταν σε θέση να εξασφαλίσει επαρκείς πόρους για να διαχειριστεί τη συνεχιζόμενη αύξηση του στόλου της, αλλά δέχθηκε τις ελάχιστες απαιτήσεις αδειοδότησης για τους κυβερνήτες όσο και τους συγκυβερνήτες στο πλήρωμα των αεροσκαφών τους, και δεν ζήτησε πρόσθετη πείρα. Όσον αφορά το ατύχημα, η εταιρεία ανέφερε ότι εφαρμόζει μεν τις συστάσεις της ενδιάμεσης έκθεσης ατυχήματος, αλλά αναμένει την τελική έκθεση για να προσδιοριστούν τα βαθύτερα αίτια. Η Lion Air γνωστοποίησε ότι προέβη στις ενέργειες προώθησης της ασφάλειας και ότι χρησιμοποίησε τα στοιχεία του οικείου προγράμματος διασφάλισης ποιότητας των πτητικών λειτουργιών («FOQA») για την ταυτοποίηση κινδύνων. Η εταιρεία δήλωσε ότι δεν είχε ακόμη επιτευχθεί η καταχώριση στο μητρώο Ελέγχου Επιχειρησιακής Ασφάλειας (Operational Safety Audit — IOSA) της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών (IATA).

(31) Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβαν γνώση της σοβαρής προόδου που έχει σημειώσει η DGCA και της πρόθεσής της να καλέσει την FAA να διενεργήσει έλεγχο IASA τον Αύγουστο του 2013. Η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών συνεχίζουν να ενθαρρύνουν τις προσπάθειες της DGCA για την επίτευξη του στόχου δημιουργίας συστήματος πολιτικής αεροπορίας πλήρως σύμφωνου με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ.

(32) Όσον αφορά την Lion Air, η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών επεσήμαναν με ανησυχία το χαμηλό επίπεδο πείρας των χειριστών που προσλαμβάνει και χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας και τις απαντήσεις στις ερωτήσεις σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορικής εταιρείας και, ως εκ τούτου, θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις επιδόσεις ασφάλειας του εν λόγω αερομεταφορέα.

Αερομεταφορείς του Καζακστάν

(33) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Καζακστάν συνεχίστηκαν με σκοπό την παρακολούθηση της προόδου των εν λόγω αρχών όσον αφορά την εξασφάλιση της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(34) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1146/2012, η Air Astana ενημέρωσε επανειλημμένα την Επιτροπή για τις επιδόσεις της στην ασφάλεια πτήσεων και τις αλλαγές στον στόλο της, με επιστολές της στις 23 Νοεμβρίου 2012, 30 Ιανουαρίου 2013, 14 Μαρτίου 2013, 29 Μαρτίου 2013 και 13 Μαΐου 2013. Διαβίβασε επίσης αντίγραφο του νέου πιστοποιητικού αερομεταφορέα και των νέων προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών που εκδόθηκαν στις 22 Απριλίου 2013. Λόγω των εξελίξεων του στόλου, τα αεροσκάφη Fokker 50 δεν εμφανίζονται πλέον στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών. Συνεπώς, το παράρτημα Β του παρόντος κανονισμού πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(35) Στις 12 Ιουνίου 2013, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA, προέβη σε τεχνικές διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Καζακστάν και έναν εκπρόσωπο της Air Astana. Κατά τη συνεδρίαση αυτή, οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ανέφεραν ότι σημειώνει πρόοδο η φιλόδοξη μεταρρύθμιση του αεροπορικού τομέα που αποσκοπεί στην εναρμόνιση του νομοθετικού και του κανονιστικού πλαισίου της αεροπορίας του Καζακστάν με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(36) Κατά τη συνεδρίαση, η Air Astana διαβίβασε περαιτέρω στοιχεία σχετικά με τις εξελίξεις του στόλου της για την περίοδο 2012-2014. Ειδικότερα, η Air Astana ανακοίνωσε ότι αρκετά αεροσκάφη παροπλίζονται και ότι εισάγονται σταδιακά νέα αεροσκάφη στο πλαίσιο των υφιστάμενων στόλων των σειρών Boeing B767, B757 και Airbus A320, που αναφέρονται ήδη στο παράρτημα Β του παρόντος κανονισμού. Όλα τα πρόσφατα αποκτηθέντα αεροσκάφη θα νηολογηθούν στην Αρούμπα. Τόσο η αρμόδια αρχή του Καζακστάν όσο και η Air Astana ανέλαβαν τη δέσμευση να ενημερώσουν την Επιτροπή μόλις προστεθεί νέο αεροσκάφος στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Air Astana.

(37) Επιπλέον, τα κράτη μέλη και ο EASA επιβεβαίωσαν ότι από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου που διεξήχθησαν σε ενωσιακούς αερολιμένες στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA δεν προέκυψαν συγκεκριμένα προβλήματα σχετικά με την Air Astana.

(38) Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου στα αεροσκάφη της Air Astana σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Σε περίπτωση που οι εν λόγω έλεγχοι, ή άλλες σχετικές πληροφορίες ασφαλείας, δείξουν ότι δεν τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) 2111/2005.

(39) Η Επιτροπή συνεχίζει να υποστηρίζει την φιλόδοξη μεταρρύθμιση του συστήματος πολιτικής αεροπορίας που ανέλαβαν οι αρχές του Καζακστάν και τις καλεί να συνεχίσουν αποφασιστικά τις προσπάθειές τους για την καθιέρωση συστήματος εποπτείας της αεροπορίας σύμφωνου με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Προς τον σκοπό αυτό ενθαρρύνει τις εν λόγω αρχές να συνεχίσουν την υλοποίηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που συμφωνήθηκε με τον ΔΟΠΑ, δίνοντας προτεραιότητα στα δύο ανεπίλυτα σοβαρά προβλήματα ασφάλειας και στην επαναπιστοποίηση όλων των αερομεταφορέων για τους οποίους είναι αρμόδιοι. Όταν επιλυθούν τα εν λόγω σοβαρά προβλήματα ασφάλειας κατά τρόπο ικανοποιητικό για τον ΔΟΠΑ και τεκμηριωθεί επαρκώς η πραγματική εφαρμογή των προτύπων του ΔΟΠΑ, η Επιτροπή είναι έτοιμη να οργανώσει, με τη συνδρομή του EASA και την υποστήριξη των κρατών μελών, επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης της ασφάλειας, προκειμένου να επιβεβαιώσει την επιτευχθείσα πρόοδο και να προετοιμάσει την επανεξέταση της υπόθεσης από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών.

Αερομεταφορείς της Κιργιζίας

(40) Η Επιτροπή συνεχίζει τις διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας, με στόχο την αντιμετώπιση των κινδύνων ασφάλειας πτήσεων που οδήγησαν σε περιορισμούς λειτουργίας όλων των αερομεταφορέων της Κιργιζίας, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων της Κιργιζίας στους τομείς των πτητικών λειτουργιών και της συντήρησης αεροσκαφών. Ειδικότερα, η Επιτροπή επιδιώκει να διασφαλίσει ότι σημειώνεται πρόοδος όσον αφορά ορισμένα από τα ευρήματα του ελέγχου του ΔΟΠΑ στο πλαίσιο του USOAP του 2009, τα οποία αφορούν την ασφάλεια πτήσεων των διεθνών αερομεταφορών.

(41) Στις 23 Μαΐου 2013, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA, προέβη σε τεχνικές διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας για τον προσδιορισμό πιθανών αερομεταφορέων, των οποίων η πιστοποίηση και η εποπτεία πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και για τους οποίους θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο σταδιακής αναστολής των περιορισμών. Εν προκειμένω, οι αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας συμφώνησαν να συνεργαστούν για την παροχή πληροφοριών που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην επίτευξη προόδου. Οι εκπρόσωποι της Κιργιζίας συμφώνησαν επίσης να διαβιβάσουν επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα που λήφθηκαν για την αντιμετώπιση των εκκρεμών προβλημάτων που εντόπισε ο ΔΟΠΑ, ώστε να καταστεί δυνατή η επανεξέταση της υπόθεσης.

(42) Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, οι αρχές της Κιργιζίας επιβεβαίωσαν ότι στις 8 Νοεμβρίου 2012 χορηγήθηκε πιστοποιητικό αερομεταφορέα στη Sky Bishkek. Επειδή οι αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας δεν διαβίβασαν αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την εξασφάλιση της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι ο αερομεταφορέας Sky Bishkek πρέπει να περιληφθεί στο παράρτημα Α.

(43) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών καλεί τις αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας να επισπεύσουν τη διαδικασία εφαρμογής του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που συμφωνήθηκε με τον ΔΟΠΑ και να καταβάλουν κάθε προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι η εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Κιργιζία πληροί τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(44) Όταν τεκμηριωθούν επαρκώς η πρόοδος εφαρμογής του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που συμφωνήθηκε με τον ΔΟΠΑ και η πραγματική εφαρμογή των προτύπων του ΔΟΠΑ, η Επιτροπή είναι έτοιμη να οργανώσει, με τη συνδρομή του EASA και την υποστήριξη των κρατών μελών, επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης της ασφάλειας για να επιβεβαιώσει ότι οι αρμόδιες αρχές της Κιργιζίας είναι σε θέση να ασκούν τα καθήκοντα εποπτείας ασφαλείας σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και να προετοιμάσει την επανεξέταση της υπόθεσης από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών.

Αερομεταφορείς της Λιβύης

(45) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Λιβύης («LYCAA») συνεχίζονται με στόχο να επιβεβαιωθεί η πρόοδος της Λιβύης όσον αφορά τις εργασίες μεταρρύθμισης του οικείου συστήματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, το οποίο θα εξασφαλίζει ιδίως ότι η εποπτεία ασφάλειας πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που είναι πιστοποιημένοι στη Λιβύη πληροί τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(46) Στις 25 Απριλίου 2013, η LYCAA υπέβαλε έκθεση για τις δραστηριότητες επαναπιστοποίησης που διεξάγονται σχετικά με τον αερομεταφορέα Libyan Airlines. Η έκθεση περιγράφει τη διαδικασία πέντε σταδίων σύμφωνα με τις συστάσεις του ΔΟΠΑ, αλλά δεν παρέχει λεπτομερή αποδεικτικά στοιχεία για τις σχετικές δραστηριότητες επιθεώρησης. Η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω στοιχεία και στις 29 Απριλίου 2013 η LYCAA διαβίβασε συνοπτική περιγραφή των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν, καθώς και των μέτρων που έλαβε η Libyan Airlines για την αντιμετώπιση των διαπιστώσεων στους τομείς που κάλυψε η επιθεώρηση.

(47) Στις 4 Ιουνίου 2013, η LYCAA απηύθυνε επιστολή στην Επιτροπή, με την οποία την πληροφορεί ότι η Libyan Airlines δεν είναι έτοιμη για την εξέταση της άρσης των περιορισμών, λόγω αλλαγής στη διοίκηση της αεροπορικής εταιρείας και της επακόλουθης ανάγκης αξιολόγησης του αντίκτυπου αυτών των αλλαγών στην ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας του αερομεταφορέα.

(48) Στις 26 Ιουνίου 2013, η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών προέβη σε ακρόαση των θέσεων της LYCAA. Η LYCAA ενημέρωσε την επιτροπή για τα μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι σήμερα και για την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την επαναπιστοποίηση των αερομεταφορέων της Λιβύης. Εξήγησε ότι δεν ήταν σε θέση να διατυπώσει σύσταση για την αναστολή των ισχυόντων περιορισμών για κανέναν αερομεταφορέα της Λιβύης. Διαβίβασε χρονοδιαγράμματα για την πιθανή ολοκλήρωση της διαδικασίας πιστοποίησης των αερομεταφορέων. Ανέφερε ότι δημοσιεύθηκε η έκθεση για το ατύχημα με αεροσκάφος τύπου Airbus A330 της Afiqiyah Airways και ότι διεξάγονται συζητήσεις μεταξύ της LYCAA και του ΔΟΠΑ και διαφόρων εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας για την παροχή πρόσθετης τεχνικής βοήθειας.

(49) Η LYCAA βεβαίωσε ρητά την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ότι θα διατηρήσει τους ισχύοντες περιορισμούς για όλους τους αερομεταφορείς, μέχρις ότου ολοκληρωθεί πλήρως η διαδικασία επαναπιστοποίησης πέντε σταδίων και αντιμετωπιστεί κάθε σημαντικό εύρημα· μόνον τότε, σε συμφωνία με την Επιτροπή και έπειτα από ακρόαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, θα επιτραπεί σε μεμονωμένους αερομεταφορείς να αρχίσουν εκ νέου εμπορικές πτήσεις προς την Ένωση.

(50) Επιπλέον, η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών επανέλαβαν ότι, για κάθε επαναπιστοποιούμενο αερομεταφορέα, η LCAA πρέπει να υποβάλει στην Επιτροπή λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία επαναπιστοποίησης και να συναντηθεί με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη για να συζητήσει λεπτομερώς τους συναφείς ελέγχους, τα ευρήματα, τα ληφθέντα διορθωτικά μέτρα και μέτρα περαίωσης, καθώς και τις λεπτομέρειες σχετικά με τα σχέδια συνεχούς εποπτείας, πριν συμφωνηθεί οιαδήποτε αναστολή των περιορισμών. Σε περίπτωση που δεν αποδειχτεί ικανοποιητικά για την Επιτροπή και τα κράτη μέλη ότι ολοκληρώθηκε αποτελεσματικά η διαδικασία επαναπιστοποίησης και ότι υφίσταται βιώσιμη συνεχής εποπτεία σύμφωνα με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει αμέσως μέτρα για να απαγορεύσει στους αερομεταφορείς να εκτελούν πτήσεις στην Ένωση, τη Νορβηγία, την Ελβετία και την Ισλανδία.

Air Madagascar

(51) Ο αερομεταφορέας Air Madagascar υπόκειται σε περιορισμούς λειτουργίας και περιλαμβάνεται στο παράρτημα Β σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 390/2011. Στις 24 Μαΐου 2013, ο αερομεταφορέας Air Madagascar υπέβαλε το αίτημα να προστεθεί το αεροσκάφος τύπου Boeing B-737 με σήμα νηολόγησης 5R-MFL στον κατάλογο των αεροσκαφών τύπου Boeing B-737 που αναφέρονται ήδη στο παράρτημα Β.

(52) Η Air Madagascar δήλωσε και υπέβαλε αποδεικτικά στοιχεία, σύμφωνα με τα οποία έχουν βελτιωθεί οι επιδόσεις ασφάλειας του στόλου της. Οι αρμόδιες αρχές της Μαδαγασκάρης («ACM») ανέφεραν ότι, όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες με το αεροσκάφος τύπου Boeing B-737, είναι ικανοποιημένες από το τρέχον επίπεδο συμμόρφωσης που επιδεικνύει η Air Madagascar όσον αφορά τις απαιτήσεις του ΔΟΠΑ. Τα κράτη μέλη και ο EASA επιβεβαίωσαν ότι δεν προέκυψαν συγκεκριμένα προβλήματα από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου που διεξήχθησαν σε ενωσιακούς αερολιμένες στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA.

(53) Λαμβανομένων υπόψη των επιδόσεων ασφάλειας των πτήσεων που εκτελεί η Air Madagascar με το αεροσκάφος τύπου Boeing B-737 και σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, η Επιτροπή, έπειτα από γνωμοδότηση της επιτροπής για την ασφάλεια των αερομεταφορών, θεωρεί ότι πρέπει να επιτραπεί η εκτέλεση πτήσεων εντός της Ένωσης με το αεροσκάφος τύπου Boeing B-737 με σήμα νηολόγησης 5R-MFL. Συνεπώς, το παράρτημα Β πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να επιτραπεί η λειτουργία του αεροσκάφους τύπου Boeing B737 με σήμα νηολόγησης 5R-MFL.

(54) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου στα αεροσκάφη της Air Madagascar σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Ισλαμικής Δημοκρατίας της Μαυριτανίας

(55) Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Μαυριτανία διαγράφηκαν από το παράρτημα Α τον Δεκέμβριο του 2012 ([1]) με βάση τους εξής παράγοντες: τη σημαντική πρόοδο που ανέφεραν οι αρμόδιες αρχές της Μαυριτανίας («ANAC») όσον αφορά την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν από τον ΔΟΠΑ σχετικά με τη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα, την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν κατά την αρχική πιστοποίηση του αερομεταφορέα Mauritania Airlines International («MAI»), την επιβεβαίωση ότι η MAI θα επαναλάβει τις πτήσεις προς την Ένωση μόνο με προορισμό Las Palmas de Gran Canaria της Ισπανίας μετά τον Φεβρουάριο του 2013, καθώς και τη δέσμευση της Επιτροπής να πραγματοποιήσει επιτόπια αξιολόγηση της ασφάλειας πτήσεων για να επιβεβαιώσει την ικανοποιητική εφαρμογή των μέτρων που ανέφεραν η ANAC και η MAI.

(56) Η Επιτροπή πραγματοποίησε την επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης ασφάλειας της αεροπορίας στη Μαυριτανία από τις 14 έως τις 18 Απριλίου 2013, με τη συνδρομή του EASA και την τεχνική υποστήριξη των κρατών μελών.

(57) Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης, η ANAC υπέβαλε στην ομάδα αξιολόγησης στοιχεία για την ισχυρή της δέσμευση και ικανότητα να συμμορφωθεί με τα πρότυπα ασφάλειας του ΔΟΠΑ και να αναλάβει τις ευθύνες της με βιώσιμο τρόπο όσον αφορά την πιστοποίηση και την εποπτεία των αερομεταφορέων για τους οποίους είναι αρμόδια. Ειδικότερα, η ομάδα αξιολόγησης θεωρεί ότι η ANAC έδειξε ότι έχει σημειωθεί πρόοδος στην εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων με στόχο τη συμμόρφωση με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, ότι διαθέτει το αναγκαίο ειδικευμένο προσωπικό, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες που απαιτούνται, ότι διαχειρίζεται και εφαρμόζει αναλυτικό και κατάλληλο σχέδιο επιτήρησης και ότι έχει καθιερώσει σύστημα αντιμετώπισης των προβλημάτων ασφάλειας πτήσεων που διαπιστώθηκαν. Οι ανωτέρω εκτιμήσεις προέκυψαν με βάση το τρέχον περιορισμένο μέγεθος και επίπεδο δραστηριότητας του αεροπορικού κλάδου στη Μαυριτανία και την πρόσφατη αναδιάρθρωση της ANAC.

(58) Η ομάδα αξιολόγησης πραγματοποίησε επίσης επίσκεψη στη MAI, από την οποία προέκυψαν αποδεικτικά στοιχεία για την ικανότητα συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με τα πρότυπα ασφαλείας πτητικών λειτουργιών του ΔΟΠΑ, ιδίως όσον αφορά την αξιοπλοΐα, την ειδίκευση και την κατάρτιση, τα εγχειρίδια και τις διαδικασίες ασφάλειας, καθώς και τον προσδιορισμό και την αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφάλειας που διαπιστώθηκαν κατά τον εσωτερικό και εξωτερικό έλεγχο, όπως στις δραστηριότητες παρακολούθησης που εκτελεί η ANAC.

(59) Ωστόσο, η ομάδα αξιολόγησης διαπίστωσε επίσης ότι η ANAC και η MAI πρέπει να συνεχίσουν την αποτελεσματική εφαρμογή ορισμένων διεθνών απαιτήσεων, ιδίως στους τομείς της ειδικής και περιοδικής κατάρτισης του τεχνικού προσωπικού, της εξατομίκευσης και επικαιροποίησης των εγχειριδίων, των διαδικασιών και των πινάκων ελέγχου, της συστηματικής παρακολούθησης και τεκμηρίωσης όλων των δραστηριοτήτων συνεχούς εποπτείας, καθώς και του βελτιωμένου συστήματος αναφοράς και ανάλυσης συμβάντων. Η MAI πρέπει επίσης να εφαρμόσει περαιτέρω το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και την ανάλυση δεδομένων πτήσης.

(60) Η ANAC και η MAI παρείχαν ακρόαση στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 26 Ιουνίου 2013. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η ANAC και η MAI υπέβαλαν λεπτομερή στοιχεία σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την εφαρμογή των συστάσεων κατά την επιτόπια επίσκεψη. Η ANAC ανέφερε ότι επικαιροποιήθηκαν οι διαδικασίες τους, ο πίνακας ελέγχου, το σχέδιο εποπτείας και το πρόγραμμα κατάρτισης. Υπέβαλε επίσης αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά τις επιδόσεις των στοχευμένων επιθεωρήσεων στη MAI και ευρεία εκστρατεία ενημέρωσης σχετικά με την αναφορά συμβάντων, και ανέφερε τη μεγαλύτερη πρόσβαση στις τεχνικές πληροφορίες που παρέχονται από τους κατασκευαστές κινητήρων. Η ANAC εξήγησε ότι ασκεί αυστηρή εποπτεία της MAI, μεταξύ άλλων με τη διενέργεια πολλών ελέγχων διαδρόμου, λαμβάνοντας αυστηρά μέτρα επιβολής, όταν απαιτείται.

(61) Η MAI ανέφερε ότι άρχισε τις πτήσεις της προς Las Palmas de Gran Canaria στις 8 Μαΐου 2013 και ότι είχε επίσης καταρτίσει σχέδιο δράσης για την εφαρμογή όλων των συστάσεων που διατύπωσε η ομάδα αξιολόγησης. Τα περισσότερα μέτρα του σχεδίου είχαν ολοκληρωθεί, μεταξύ άλλων η επικαιροποίηση των εγχειριδίων, ο καθορισμός νέων διαδικασιών και ο διορισμός του υπευθύνου διαχείρισης της ποιότητας και της ασφάλειας πτήσεων. Η MAI αναγνώρισε ότι έχει σημειωθεί πρόοδος στην εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας αλλά ότι δεν έχει τεθεί ακόμη σε πλήρη λειτουργία.

(62) Από τις δύο πρώτες επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενήργησε η Ισπανία σε αεροσκάφη της MAI, στις 8 και 22 Μαΐου 2013, προέκυψε σειρά ευρημάτων, κυρίως όσον αφορά τις συνθήκες συντήρησης, αλλά ο αριθμός και η σοβαρότητά τους μειώθηκαν κατά την τρίτη επιθεώρηση διαδρόμου που διενεργήθηκε στις 12 Ιουνίου. Η Ισπανία επιβεβαίωσε ότι η MAI είχε υποβάλει πληροφορίες για την επίλυση συνεχιζόμενων προβλημάτων, τα οποία ήταν ακόμη υπό εξέταση από την Ισπανία.

(63) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών εξέφρασε την ικανοποίησή της για τις βελτιώσεις που επέφεραν η ANAC και η MAI όσον αφορά την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας και τις ενθάρρυνε να προβούν σε περαιτέρω βελτιώσεις με την ίδια αποφασιστικότητα. Ζητήθηκε από την ANAC και την MAI να υποβάλλουν τακτικές εκθέσεις στην Επιτροπή, τουλάχιστον δύο φορές ετησίως, σχετικά με την πρόοδο στην εφαρμογή των απαιτήσεων του ΔΟΠΑ και στην εφαρμογή των συστάσεων που εκκρεμούν ακόμη, ιδίως όσον αφορά, για την ANAC, το σύστημα αναφοράς και ανάλυσης συμβάντων και, για τη MAI, την εφαρμογή του συστήματος

([1]) Αιτιολογικές σκέψεις (71) έως (81) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1146/2012 της Επιτροπής, ΕΕ L 333 της 5.12.2012, σ. 7.

διαχείρισης της ασφάλειας και την ανάλυση δεδομένων πτήσης. Η ANAC δεσμεύτηκε να ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τις νέες εμπορικές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες θα πιστοποιούνται από την ANAC.

(64) Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου στα αεροσκάφη αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στη Μαυριτανία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(65) Σε περίπτωση που από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου ή άλλες σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι δεν τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) 2111/2005.

Αερομεταφορείς της Μοζαμβίκης

(66) Οι αρμόδιες αρχές της Μοζαμβίκης (Ινστιτούτο πολιτικής αεροπορίας της Μοζαμβίκης – IACM), καθώς και οι εκπρόσωποι του αερομεταφορέα Linhas Aéreas de Moçambique («LAM») συναντήθηκαν με την Επιτροπή και τον EASA στις Βρυξέλλες στις 31 Μαΐου 2013. Η IACM προέβη σε πλήρη ενημέρωση σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση εφαρμογής του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που είχε υποβάλει στον ΔΟΠΑ. Η LAM παρουσίασε αναλυτικά την τρέχουσα κατάσταση όσον αφορά την ενσωμάτωση των διεθνών προτύπων ασφαλείας στη δομή και στις καθημερινές πτητικές λειτουργίες της, καθώς και τα σχέδια επέκτασής της.

(67) Οι αρμόδιες αρχές της Μοζαμβίκης παρουσίασαν λεπτομερώς την εσωτερική δομή και το προσωπικό τους και περιέγραψαν την κλίμακα και τη φύση των δραστηριοτήτων τους. Οι διάφορες σειρές προηγούμενων και τρεχουσών δραστηριοτήτων τους, καθώς και τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα, αναλύθηκαν με βάση το πλαίσιο του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που συμφωνήθηκε με τον ΔΟΠΑ. Η προθεσμία εφαρμογής των περισσότερων από τα μέτρα αυτά λήγει στα μέσα Ιουνίου 2013. Ο αριθμός και ο όγκος των μέτρων, καθώς και οι αυστηρές προθεσμίες, αποδεικνύουν τη σταθερή δέσμευση των αρχών, αν και ενδέχεται να καταστεί αναγκαίος ο επαναπρογραμματισμός ορισμένων μέτρων για να εξασφαλιστεί η βιώσιμη εφαρμογή τους. Οι αρχές είχαν πλήρη επίγνωση του γεγονότος αυτού και είχαν αρχίσει την επανεξέταση ορισμένων προθεσμιών του σχεδίου διορθωτικών μέτρων, του οποίου αναθεωρημένη έκδοση θα υποβληθεί σύντομα στον ΔΟΠΑ. Οι πιο σημαντικοί τομείς που θα αντιμετωπιστούν μόνο το 2014 ή το 2015 αφορούν συγκεκριμένες πτυχές του νομικού πλαισίου, εναπομένοντα οργανωτικά θέματα σχετικά με την εσωτερική δομή της αρχής και ζητήματα αξιοπλοΐας. Όλοι οι αερομεταφορείς έχουν υποβληθεί σε διαδικασία επαναπιστοποίησης πέντε σταδίων, στο πέρας της οποίας πιστοποιήθηκαν πλήρως 8 εταιρείες (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) και ανεστάλη το πιστοποιητικό αερομεταφορέα 5 εταιρειών (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda).

(68) Οι εκπρόσωποι της LAM έκαναν αναλυτική παρουσίαση της εταιρείας και σε γενικές γραμμές της εσωτερικής δομής, του προσωπικού και της κλίμακας των δραστηριοτήτων της, και περιέγραψαν τις δραστηριότητες κατάρτισης, καθώς και τις διάφορες επιχειρησιακές συμπράξεις που έχει συνάψει. Η αεροπορική εταιρεία έχει συνάψει στρατηγικές συμπράξεις με άλλες αεροπορικές εταιρείες στην Πορτογαλία, την Κένυα, τη Νότια Αφρική, την Αγκόλα, τη Ζάμπια και την Αιθιοπία (η Moçambique Expresso MEX είναι δευτερεύουσα θυγατρική αεροπορική εταιρεία που ανήκει κατά 100 % στη μητρική εταιρεία), με φορείς εκπαίδευσης (στη Νότια Αφρική και την Αιθιοπία) και με φορείς συντήρησης (στην Πορτογαλία, τη Βραζιλία, τη Νότια Αφρική και την Κένυα). Περιέγραψαν τα εσωτερικά συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, καθώς και την προγραμματιζόμενη εφαρμογή των επόμενων φάσεων. Η φάση I (Προγραμματισμός και οργάνωση) ολοκληρώθηκε σχεδόν το 2011 (ορισμένες συνεχιζόμενες δραστηριότητες θα ολοκληρωθούν το 2014). Η φάση II (Αντιδραστικές διαδικασίες) εφαρμόστηκε κυρίως μεταξύ 2005 και 2009, και 2 διαδικασίες αναμένεται να ολοκληρωθούν έως το 2014. Τα περισσότερα μέτρα που αφορούν τη φάση III (Προορατικές και προγνωστικές διαδικασίες) βρίσκονται σε εξέλιξη, με καθορισμένη προθεσμία υλοποίησης το 2014-2015, αν και 3 από τις διαδικασίες αυτές τέθηκαν σε εφαρμογή το 2009. Το μεγαλύτερο μέρος της φάσης 4 (Διασφάλιση της ασφάλειας των πτητικών λειτουργιών & συνεχής βελτίωση) έχει προγραμματιστεί για εφαρμογή το 2014-2015, αν και μία διαδικασία ολοκληρώθηκε το 2009.

(69) Η LAM κοινοποίησε επίσης πληροφορίες σχετικά με τη στρατηγική και τα σχέδια επέκτασής της, τα οποία προβλέπουν νέες διαδρομές και εξελίξεις του στόλου.

(70) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών εξέφρασε την ικανοποίησή της για την πρόοδο που ανέφεραν οι αρμόδιες αρχές της Μοζαμβίκης όσον αφορά την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν από τον ΔΟΠΑ και ενθαρρύνει τις προσπάθειές τους για την ολοκλήρωση των εργασιών τους όσον αφορά τη δημιουργία συστήματος πολιτικής αεροπορίας πλήρως σύμφωνου με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ.

Αερομεταφορείς του Νεπάλ

(71) Από τα αποτελέσματα του ελέγχου που διενήργησε ο ΔΟΠΑ τον Μάιο του 2009 προέκυψε ότι το Νεπάλ δεν τηρεί αποτελεσματικά τα περισσότερα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Μολονότι δεν διαπιστώθηκαν σοβαρά προβλήματα ασφάλειας, ο έλεγχος που πραγματοποιήθηκε κατέδειξε ότι οι αρμόδιες αρχές του Νεπάλ δεν είναι σε θέση να διασφαλίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας στον τομέα των πτητικών λειτουργιών, της αξιοπλοΐας και της διερεύνησης ατυχημάτων, και ότι υπήρχαν σημαντικά ευρήματα που επηρεάζουν τις ικανότητες της χώρας στους τομείς της πρωτογενούς αεροπορικής νομοθεσίας και των κανονιστικών διατάξεων περί πολιτικής αεροπορίας, της οργάνωσης της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και της αδειοδότησης και της κατάρτισης του προσωπικού.

(72) Σε διάστημα δύο ετών (Αύγουστος 2010 – Σεπτέμβριος 2012) σημειώθηκαν στο Νεπάλ πέντε θανατηφόρα ατυχήματα, με πολίτες της ΕΕ μεταξύ των θυμάτων, στα οποία εμπλέκονται αεροσκάφη νηολογημένα στο Νεπάλ. Εξάλλου, το 2013 σημειώθηκαν δύο επιπλέον ατυχήματα.

(73) Τον Οκτώβριο του 2012 άρχισαν διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Νεπάλ, με βάση τις σχετικές με την ασφάλεια ελλείψεις που διαπιστώθηκαν από τον έλεγχο USOAP του ΔΟΠΑ τον Μάιο του 2009 και τον υψηλό αριθμό θανατηφόρων ατυχημάτων σε σύντομο χρονικό διάστημα. Κανένας αερομεταφορέας του Νεπάλ δεν εκτελεί πτήσεις στην Ένωση.

(74) Στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων, υποβλήθηκε στην Επιτροπή τεκμηρίωση για τις προβλεπόμενες δραστηριότητες εποπτείας που ασκήθηκαν από τις αρμόδιες αρχές του Νεπάλ για τα έτη 2012 και 2013. Από την εξέταση των εν λόγω εγγράφων προκύπτει ότι εξακολουθούσαν να υπάρχουν ορισμένες ελλείψεις ασφάλειας και ότι οι δραστηριότητες εποπτείας κρίθηκαν ανεπαρκείς για την αντιμετώπιση των διαπιστωθέντων κινδύνων για την ασφάλεια.

(75) Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA, προέβη σε τεχνικές διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Νεπάλ («CAAN») στις Βρυξέλλες στις 30 Μαΐου 2013. Κατά τη διάρκεια αυτών των διαβουλεύσεων, η CAAN εξήγησε αναλυτικά την κατάσταση και διαβίβασε πληροφορίες σχετικά με την αντιμετώπιση των κινδύνων ασφάλειας. Στις εξηγήσεις που παρασχέθηκαν από το Νεπάλ διευκρινίζεται ότι οι δραστηριότητες εποπτείας ήταν πληρέστερες από ό,τι αναφερόταν στα προηγούμενα έγγραφα που απέστειλε το Νεπάλ. Η CAAN διαβίβασε επίσης πληροφορίες για τη συνέχεια που δόθηκε στις συστάσεις που διατυπώθηκαν στις εκθέσεις έρευνας για τα ατυχήματα και για διάφορες πρωτοβουλίες σχετικά με την ασφάλεια πτήσεων. Στις εν λόγω πρωτοβουλίες για την ασφάλεια πτήσεων περιλαμβάνεται ο καθορισμός στόχων και σκοπών όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων. Η αποτελεσματική εφαρμογή όλων των πρωτοβουλιών για την ασφάλεια αναμένεται να οδηγήσει σε βελτιωμένη εποπτεία και καλύτερη αντιμετώπιση των κινδύνων ασφάλειας. Οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την CAAN κατά τη συνεδρίαση θα αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω εξέτασης βάσει εγγράφων.

(76) Στην τεχνική διαβούλευση συμμετείχε επίσης ο αερομεταφορέας SITA Air Plc Ltd, ο οποίος παρείχε πληροφορίες για τις δραστηριότητές του σχετικά με την ασφάλεια και τη σχέση του με την CAAN. Η SITA Air σημείωσε θανατηφόρο ατύχημα τον Σεπτέμβριο του 2012 και εξήγησε τα διδάγματα που αποκομίστηκαν από το ατύχημα αυτό.

(77) Η CAAN και ο αεροπορικός κλάδος του Νεπάλ πρέπει να αντιμετωπίσουν ακόμη πολλές προκλήσεις, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται παράγοντες όπως η πρόσληψη και η διατήρηση από την CAAN επαρκούς και ικανού προσωπικού και η διεξαγωγή πτητικών λειτουργιών σε ένα πολύ απαιτητικό ορεινό περιβάλλον. Η CAAN έδειξε ότι καταβάλλει προσπάθειες για την αντιμετώπιση των εν λόγω προκλήσεων και ως εκ τούτου η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί την κατάσταση στο Νεπάλ.

(78) Ο ΔΟΠΑ θα πραγματοποιήσει επιτόπια αποστολή συντονισμού και επικύρωσης (ICVM) στο Νεπάλ τον Ιούλιο του 2013 και θεωρείται σκόπιμη η αναμονή των αποτελεσμάτων της αποστολής του ΔΟΠΑ πριν συμπληρωθεί η αξιολόγηση της κατάσταση ασφαλείας στο Νεπάλ.

(79) Σε περίπτωση που από την επιθεώρηση διαδρόμου ή άλλες σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι δεν αντιμετωπίζονται ικανοποιητικά οι κίνδυνοι ασφαλείας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Αερομεταφορείς των Φιλιππίνων

(80) Οι διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων («CAAP») συνεχίζονται με στόχο την επιβεβαίωση των διορθωτικών μέτρων που έλαβε η CAAP για να αντιμετωπίσει τα προβλήματα ασφάλειας πτήσεων που διαπιστώθηκαν κατά τους ελέγχους που διενήργησαν τόσο ο ΔΟΠΑ όσο και η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) των ΗΠΑ το 2012 και 2013.

(81) Η CAAP ανακοίνωσε ότι ο ΔΟΠΑ πραγματοποίησε μια επιτόπια αποστολή συντονισμού και επικύρωσης τον Φεβρουάριο του 2013 και ότι με επιστολή της 1ης Μαρτίου 2013 ο ΔΟΠΑ ενημέρωσε την CAAP ότι χάρη στα διορθωτικά μέτρα που έλαβαν οι Φιλιππίνες αντιμετωπίστηκαν και επιλύθηκαν επιτυχώς τα δύο σοβαρά προβλήματα ασφάλειας που είχαν διαπιστωθεί, πρώτον, κατά τον έλεγχο USOAP του ΔΟΠΑ τον Οκτώβριο του 2009 και, δεύτερον, κατά την επιτόπια αποστολή συντονισμού και επικύρωσης τον Οκτώβριο του 2012.

(82) Στη συνέχεια, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA και εκπροσώπους των κρατών μελών, πραγματοποίησε στις 16 Απριλίου 2013 συνάντηση με την CAAP και τους αερομεταφορείς Philippine Airlines και Cebu Pacific Airways για να συζητηθεί η πρόοδος στην επίλυση εκκρεμών προβλημάτων που διαπιστώθηκαν από τον ΔΟΠΑ, την FAA και κατά την επιτόπια επίσκεψη της Ένωσης που διενήργησε η Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2010.

(83) Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η CAAP επιβεβαίωσε ότι είχε καθιερώσει μια διαδικασία πιστοποίησης πέντε σταδίων που συνδυάζεται με διαδικασία επανεπικύρωσης, η οποία βρισκόταν ήδη σε εξέλιξη για όλους τους υφιστάμενους αερομεταφορείς. 7 μεγάλοι και 9 μικροί αερομεταφορείς, μεταξύ των οποίων η Philippine Airlines (PAL) και η Cebu Pacific Air, είχαν ολοκληρώσει τη διαδικασία αυτή. Η CAAP διαβίβασε πληροφορίες σχετικά με την καθιέρωση προσέγγισης δύο συστημάτων για την εποπτεία των αερομεταφορέων, με τη δημιουργία ενός γραφείου διαχείρισης των πιστοποιητικών με προσωπικό επιθεώρησης αποτελούμενο από 24 άτομα για την εποπτεία της PAL και της Cebu Pacific Air μόνο, ενώ η εποπτεία των άλλων αερομεταφορέων εξασφαλίζεται από τα τμήματα πτητικών λειτουργιών και αξιοπλοΐας.

(84) Η CAAP εξήγησε επίσης ότι έχει αρχίσει να ασχολείται με την αντιμετώπιση του προβλήματος της βιωσιμότητας του συστήματος, με την αύξηση των αποδοχών του προσωπικού για να προσελκύσει προσωπικό επιθεώρησης από τον κλάδο. Έχουν επίσης τεθεί σε εφαρμογή προγράμματα κατάρτισης των επιθεωρητών. Ωστόσο, η CAAP δεν είχε επιθεωρήσει επίσημα το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας, ούτε το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των αερομεταφορέων που τελούν υπό την εποπτεία της.

(85) Η PAL ανέφερε ότι διαθέτει στόλο 44 αεροσκαφών (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) και ότι έχει παραγγείλει 68 επιπλέον αεροσκάφη (44 Airbus A321, 20 A330, και 4 A340). Τα οικεία συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας αποσκοπούσαν σε μείωση 10 % ως προς το προηγούμενο έτος των γεγονότων που έχουν αρνητικές επιπτώσεις στα πρότυπα ασφάλειας. Αναλύθηκαν τα δεδομένα από την παρακολούθηση των στοιχείων πτήσης (FDM) του 95 έως 100 % των πτήσεων, με έμφαση στα συμβάντα που σχετίζονται με ασταθείς προσεγγίσεις και με το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS). Το 2012 διενεργήθηκαν 260 επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του συστήματος

διαχείρισης της ποιότητας, από τις οποίες προέκυψαν 94 ευρήματα σε βάρος των διαδικασιών της εταιρείας που διέφεραν από τα ευρήματα της CAAP, διότι διαπιστώθηκαν περισσότερα προβλήματα κατάρτισης. Η Cebu Pacific Air ανέφερε αύξηση του στόλου της κατά 7% ετησίως. Αναμένει την παράδοση 2 αεροσκαφών τύπου Airbus A330 το 2013 για να αρχίσει την εκμετάλλευση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων τον Ιούνιο και στόχος είναι να διαθέτει στόλο 47 αεροσκαφών έως το τέλος του 2013. Μετά τη συνεδρίαση, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τα κράτη μέλη, πραγματοποίησε επιτόπια επίσκεψη στις Φιλιππίνες από τις 3 έως τις 7 Ιουνίου 2013.

(86) Τα συμπεράσματα της επίσκεψης ήταν ότι η CAAP δεν είχε ακόμα υιοθετήσει σύγχρονες τεχνικές διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων τόσο όσον αφορά τους δύο αερομεταφορείς που εποπτεύει όσο και σε εσωτερικό επίπεδο. Στον τομέα των πτητικών λειτουργιών, παραμένει ανεπαρκής η προσοχή που δίδεται στον ανθρώπινο παράγοντα και στις διαδικασίες του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

(87) Εντούτοις, κατέστη σαφές από την επίσκεψη ότι, μολονότι πρέπει ακόμη να επιτελεστεί σημαντικό έργο εντός της CAAP, ο γενικός διευθυντής πολιτικής αεροπορίας προβαίνει σε σαφείς ενέργειες για να εξασφαλιστεί ότι η CAAP καθίσταται αποτελεσματικότερη στην καθημερινή επιτέλεση του έργου της. Επιπλέον, σημειώθηκε ότι έχουν καταρτιστεί σχέδια για την αντιμετώπιση του προβλήματος της γήρανσης του προσωπικού επιθεώρησης, με την αύξηση των αποδοχών για να διευκολυνθεί η πρόσληψη από τον κλάδο και τη χρήση εξωτερικής εμπειρογνωμοσύνης για τη μείωση του κινδύνου ελλείψεων όσον αφορά την εποπτεία των αερομεταφορέων. Εν συντομία, η εποπτεία των αεροπορικών εταιρειών από την CAAP ήταν κατ' ουσία αποτελεσματική, αν και παρέμεναν ακόμη ορισμένες αδυναμίες, ιδίως στους τομείς της κατάρτισης, της τυποποίησης, της διαχείρισης της ποιότητας και των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας.

(88) Όσον αφορά τους αερομεταφορείς, η PAL και η Cebu Pacific Air ήταν σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν καθιερώσει αποτελεσματικές διαδικασίες διαχείρισης της ασφάλειας και ότι κατόρθωσαν να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση με τους σχετικούς κανονισμούς ασφάλειας πτήσεων. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της επίσκεψης, η Cebu Pacific Air είχε ατύχημα που έθεσε υπό αμφισβήτηση τον έλεγχο των πτητικών λειτουργιών. Έτσι, η Cebu Pacific Air αποφάσισε να μην συμμετάσχει στην ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, προκειμένου να επικεντρωθεί στην αντιμετώπιση των ενδεχομένων προβλημάτων ασφάλειας που θα προκύψουν από τις διερευνήσεις ασφάλειας που διεξάγονται επί του παρόντος.

(89) Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης, η CAAP επικαιροποίησε τον κατάλογο των ισχυόντων πιστοποιητικών αερομεταφορέα, με αποτέλεσμα να ανέρχονται σήμερα σε 32 οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι από την CAAP. Το παράρτημα Α πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα.

(90) Στις 26 Ιουνίου 2013, η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών προέβη σε ακρόαση των θέσεων της CAAP και της PAL. Η CAAP παρουσίασε λεπτομερώς τα μέτρα που βρίσκονται σε εξέλιξη για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας, μεταξύ άλλων όσον αφορά την αντιμετώπιση των προβλημάτων ανθρώπινων πόρων, την παροχή ηλεκτρονικού εξοπλισμού, την κατάρτιση εθνικού προγράμματος ασφάλειας πτήσεων, την επικαιροποίηση της νομοθεσίας και την ενίσχυση της κατάρτισης, ιδίως σχετικά με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.

(91) Η PAL κάλυψε τα θέματα που θίχτηκαν κατά τη συνεδρίαση της 16ης Απριλίου 2013 και ανακοίνωσε τα μέτρα που έχουν ληφθεί για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την επιτόπια επίσκεψη. Όσον αφορά τα σχέδια επέκτασής της, η εταιρεία αναγνώρισε ότι θα ήταν ίσως δύσκολο να εξασφαλίσει επαρκή αριθμό χειριστών, αλλά υπογράμμισε ότι τα παλαιότερα αεροσκάφη θα αντικαθίστανται επίσης από νέα αεροσκάφη, ώστε να είναι διαχειρίσιμος ο ρυθμός επέκτασης.

(92) Λαμβανομένης υπόψη της εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων που ασκεί η CAAP και της ικανότητας της PAL να εξασφαλίσει την αποτελεσματική συμμόρφωση με τους σχετικούς κανόνες ασφάλειας της αεροπορίας, με βάση τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι ο αερομεταφορέας Philippine Airlines πρέπει να διαγραφεί από το παράρτημα Α.

(93) Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου στα αεροσκάφη της PAL σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Σε περίπτωση που οι εν λόγω έλεγχοι, ή άλλες σχετικές πληροφορίες ασφάλειας, δείξουν ότι δεν τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

(94) Ωστόσο, η Επιτροπή και η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έμειναν ικανοποιημένες από τα μέτρα που έχει λάβει η CAAP για την αντιμετώπιση των εκκρεμών προβλημάτων ασφάλειας και θα συνεχίσουν να παρακολουθούν στενά την κατάσταση, με σκοπό τη διενέργεια περαιτέρω επανεξετάσεων της υπόθεσης στο πλαίσιο μελλοντικών συνεδριάσεων της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών.

Αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας

(95) Τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν ορισμένοι αερομεταφορείς πιστοποιημένοι στη Ρωσική Ομοσπονδία για την εκτέλεση πτήσεων με προορισμό αερολιμένες της Ένωσης υποβάλλονται σε κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεις διαδρόμου SAFA, προκειμένου να ελέγχεται η συμμόρφωσή τους με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και ο EASA εξακολουθούν να ενημερώνουν τους ομολόγους τους στη Ρωσική Ομοσπονδία σχετικά με τα διαπιστωθέντα προβλήματα και τους καλούν να λάβουν μέτρα για την αντιμετώπιση τυχόν περιπτώσεων μη συμμόρφωσης με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ.

(96) Εν τω μεταξύ, η Επιτροπή συνεχίζει τον διάλογο σε θέματα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας με τις αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας, με σκοπό ιδίως να εξασφαλιστεί ότι αντιμετωπίζεται ικανοποιητικά κάθε υφιστάμενος κίνδυνος που απορρέει από κακές επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ρωσική Ομοσπονδία.

(97) Στις 13 Ιουνίου 2013, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA και ορισμένα κράτη μέλη, πραγματοποίησε συνάντηση με τους εκπροσώπους της Ρωσικής Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Αερομεταφορών («FATA»), κατά τη διάρκεια της οποίας η FATA διαβίβασε επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχουν ληφθεί από την αρχή και τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς για την αντιμετώπιση των

προβλημάτων που διαπιστώθηκαν σε επιθεωρήσεις διαδρόμου SAFA. Ειδικότερα, η FATA δήλωσε ότι ένας αερομεταφορέας είχε υπαχθεί σε ειδικό έλεγχο και ότι είχε ανακληθεί το πιστοποιητικό αερομεταφορέα μιας άλλης εταιρείας.

(98) Κατά τη συνεδρίαση, η FATA ανακοίνωσε ότι κατά το πρώτο εξάμηνο του 2013 η Vim Airlines υποβλήθηκε σε συχνές επιθεωρήσεις, από τα αποτελέσματα των οποίων προέκυψε το συμπέρασμα ότι η εν λόγω εταιρεία λειτουργεί σε αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας. Όσον αφορά την Red Wings, η FATA ανέφερε ότι μετά την αναστολή του πιστοποιητικού της τον Φεβρουάριο του 2013, η εν λόγω αεροπορική εταιρεία προέβη σε σημαντικές εσωτερικές εξελίξεις. Επίσης, ανάλογα με την έκβαση της επιθεώρησης του αερομεταφορέα, σε εξέλιξη την ημερομηνία της συνεδρίασης, ενδέχεται να επιτραπούν εκ νέου οι εμπορικές πτήσεις. Η Επιτροπή συνέστησε να διενεργηθεί ενδελεχής έλεγχος του επιπέδου ετοιμότητας της Red Wings να εκτελεί εμπορικές πτήσεις στην ΕΕ πριν από την επανέγκριση των εν λόγω πτήσεων και ζήτησε να της υποβληθούν σχετικές πληροφορίες πριν από την επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών.

(99) Μετά τη συνεδρίαση, η FATA διαβίβασε περαιτέρω πληροφορίες. Συγκεκριμένα, ανέφερε ότι είχε εγκριθεί εκ νέου η εκτέλεση εμπορικών πτήσεων από την Red Wings από τις 17 Ιουνίου 2013.

(100) Η Επιτροπή, ο EASA και τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να παρακολουθούν στενά τις επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων, που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Ρωσική Ομοσπονδία και εκτελούν πτήσεις στην Ένωση. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να ανταλλάσσει σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες με τις αρμόδιες ρωσικές αρχές, προκειμένου να επιβεβαιωθεί η ικανοποιητική αντιμετώπιση από τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις διαδρόμου SAFA.

(101) Σε περίπτωση που από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου ή άλλες σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι δεν τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Σουδάν

(102) Οι διαβουλεύσεις με την αρχή πολιτικής αεροπορίας («SCAA») του Σουδάν συνεχίστηκε με στόχο να επιβεβαιωθεί ότι σημειώνεται πρόοδος στη χώρα αυτή όσον αφορά τις εργασίες μεταρρύθμισης του οικείου συστήματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα ασφάλειας που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια του ελέγχου USOAP που διενήργησε ο ΔΟΠΑ το 2006 και της επιτόπιας αποστολής συντονισμού και επικύρωσης (ICVM) που πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2011. Από τους εν λόγω ελέγχους προέκυψε σημαντικό πρόβλημα ασφάλειας σχετικά με τη διαδικασία πιστοποίησης για την έκδοση των πιστοποιητικών αερομεταφορέα.

(103) Στις 3 Ιανουαρίου 2013, η SCAA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι είχε βελτιώσει τις ικανότητες εποπτείας της, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος πιστοποίησης και εποπτείας των αερομεταφορέων, των φορέων συντήρησης και των εγκεκριμένων φορέων κατάρτισης. Κατά συνέπεια, μετά τον έλεγχο ICVM που διενεργήθηκε τον Μάιο του 2012, ο ΔΟΠΑ έκρινε ότι εξαλείφθηκε το σημαντικό πρόβλημα ασφάλειας.

(104) Στη συνέχεια, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA, οργάνωσε συνεδρίαση με τη SCAA στις 29 Απριλίου 2013. Η SCAA ανακοίνωσε ότι είναι πλέον αυτόνομος οργανισμός με δικό της προϋπολογισμό, ότι κατέστη δυνατόν να σημειωθούν βελτιώσεις στο σύστημα ασφάλειας της αεροπορίας του Σουδάν με τη χρήση εξωτερικής εμπειρογνωμοσύνης και ότι προσλαμβάνει προσωπικό σε τοπικό επίπεδο και αυξάνει τους μισθούς ώστε να είναι ανταγωνιστική στον κλάδο. Η SCAA δήλωσε ότι μόνο 6 αερομεταφορείς έχουν πιστοποιηθεί για να εκτελούν διεθνείς πτήσεις (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways και Tarco Air), ενώ 7 επιπλέον αερομεταφορείς περιορίζονται στην εκτέλεση εσωτερικών πτήσεων. Η SCAA διαβίβασε πληροφορίες σχετικά με τα αποτελέσματα της επιτόπιας αποστολής συντονισμού και επικύρωσης που πραγματοποιήθηκε τον Μάιο του 2012 και επισήμανε ότι το επίπεδο αποτελεσματικής εφαρμογής των προτύπων του ΔΟΠΑ είναι πλέον υψηλό, ιδίως όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες και την αξιοπλοΐα.

(105) Η SCAA γνωστοποίησε επίσης ότι διενήργησε αξιολόγηση κινδύνου σχετικά με τη συνέχιση χρήσης παλαιών αεροσκαφών σοβιετικής κατασκευής, η οποία οδήγησε στην απαγόρευση απογείωσης του 50 % αυτών των αεροσκαφών νηολογίου Σουδάν.

(106) Στις 4 Ιουνίου 2013, η SCAA διαβίβασε στην Επιτροπή αντίγραφο του μητρώου πιστοποιητικών μεταφορέων στο οποίο περιλαμβάνονται 18 αερομεταφορείς με πιστοποιητικό αερομεταφορέα, εκ των οποίων 6 αποτελούν επί του παρόντος αντικείμενο αναστολής. Διαβίβασε επίσης λεπτομερείς πληροφορίες για την ανάκληση των πιστοποιητικών αερομεταφορέα των ακόλουθων εταιρειών: Attico Airlines (ΠΑ αριθ. 023), Sudanese States Aviation Company (ΠΑ αριθ. 010), Azza Air Transport (ΠΑ αριθ. 012), Almajarah Aviation (ΠΑ αριθ. 049), Helilift (ΠΑ αριθ. 042) και Feeder Airlines (ΠΑ αριθ. 050). Με βάση τις πληροφορίες που διαβίβασε η SCAA, το παράρτημα Α πρέπει να επικαιροποιηθεί αναλόγως.

(107) Στις 25 Ιουνίου 2013, η SCAA προέβη σε παρουσίαση των θέσεών της στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Η SCAA συνοδευόταν από τον γενικό διευθυντή της Αραβικής Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας («ACAC»), ο οποίος αναγνώρισε ότι ο κατάλογος ασφάλειας της ΕΕ μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης ώστε τα κράτη να αντιμετωπίσουν τα συστημικά προβλήματα ασφάλειας, επισήμανε τα οφέλη της συνεργασίας των κρατών σε περιφερειακό επίπεδο και τόνισε την υποστήριξη που παρέχει η ACAC από την άποψη αυτή.

(108) Η SCAA κάλυψε τα θέματα που θίχτηκαν κατά τη συνεδρίαση της 29ης Απριλίου 2013 και ενημέρωσε την επιτροπή για το σχέδιο συμμετοχής του προσωπικού επιθεώρησης στα μαθήματα κατάρτισης επιθεωρητών που διοργανώνει ο ΔΟΠΑ τον Ιούλιο και τον Αύγουστο του 2013 και για την προβλεπόμενη για τον Ιούλιο του 2013 απόσυρση όλων των αεροσκαφών τύπου Tupolev Tu134 και Antonov An12 από το νηολόγιο αεροσκαφών του Σουδάν. Η SCAA ανακοίνωσε επίσης ότι αναμένεται συμμόρφωση όλων των αερομεταφορέων του Σουδάν προς τις απαιτήσεις ασφάλειας έως το τέλος του 2013.

(109) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών εξέφρασε την ικανοποίησή της για τη σημαντική πρόοδο που ανέφεραν οι αρμόδιες αρχές του Σουδάν όσον αφορά την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν από τον ΔΟΠΑ, αλλά αναγνώρισε ότι έχει να διανύσει ακόμη αρκετό δρόμο για να διαμορφωθεί μια κατάσταση, κατά την οποία τόσο η SCAA όσο και οι αερομεταφορείς υπό την εποπτεία της θα είναι σε θέση να εξασφαλίσουν πλήρη συμμόρφωση με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Συνεπώς, η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά την πρόοδο που σημειώνει η SCAA με σκοπό την επανεξέταση της υπόθεσης στο πλαίσιο μελλοντικών συνεδριάσεων της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών.

Conviasa

(110) Ένας αερομεταφορέας πιστοποιημένος στη Βολιβαριανή Δημοκρατία της Βενεζουέλας, η Conviasa, υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας από τον Απρίλιο του 2012, λόγω των πολύ κακών επιδόσεών της κατά τους ελέγχους SAFA, αρκετών ατυχημάτων και της μη κατάλληλης απάντησης στα αιτήματα πληροφοριών που της απηύθυνε η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή συμφώνησε με τις αρμόδιες αρχές της Βενεζουέλας, στις 18 Ιουνίου 2012, έναν χάρτη πορείας για να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις ασφάλειας που διαπιστώθηκαν και να καταστεί δυνατή η επανεξέταση της απόφασης της Ένωσης.

(111) Οι διαβουλεύσεις με την αρχή πολιτικής αεροπορίας («INAC») της Βενεζουέλας συνεχίστηκαν το 2013, με στόχο να επιβεβαιωθεί εάν σημειώνεται πρόοδος στη χώρα αυτή όσον αφορά τις εργασίες για την περαιτέρω βελτίωση της εποπτείας των αερομεταφορέων και να εξασφαλιστεί ότι η Conviasa εξακολουθεί να καταβάλλει προσπάθειες για την ενίσχυση της ασφάλειας και την πλήρη συμμόρφωση με τα απαιτούμενα διεθνή πρότυπα.

(112) Τον Μάιο του 2013, οι αρμόδιες αρχές της Βενεζουέλας διαβίβασαν στην Επιτροπή, μέσω των ισπανικών αρμόδιων αρχών, σειρά γραπτών παρατηρήσεων για τις λεπτομέρειες εφαρμογής ορισμένων μέτρων που περιλαμβάνονται στον χάρτη πορείας που συμφωνήθηκε τον Ιούνιο του 2012.

(113) Στη συνέχεια, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EASA, οργάνωσε συνεδρίαση με την INAC και την Conviasa στις 7 Ιουνίου 2013. Η Conviasa παρείχε διεξοδικές πληροφορίες σχετικά με τις βελτιώσεις που επήλθαν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που είχαν διαπιστωθεί κατά τη διάρκεια προηγούμενων επιθεωρήσεων SAFA, τα διδάγματα που αποκομίστηκαν και τις συστάσεις που διατυπώθηκαν έπειτα από ατυχήματα, καθώς και σχετικά με τις αλλαγές που επήλθαν μετά τον τελευταίο έλεγχο της INAC. Συγκεκριμένα, η Conviasa υπογράμμισε το σύστημα προ πτήσεως επιθεωρήσεων, παρεμφερών με εκείνες του SAFA, και τις βελτιώσεις των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας, της συνολικής ποιότητας, καθώς και των διαδικασιών συντήρησης και διαρκούς αξιοπλοΐας. Η Conviasa ανήγγειλε επίσης τα σχέδια επέκτασής της και την ανανέωση του στόλου της για τα επόμενα έτη, με την προοδευτική απομάκρυνση των πεπαλαιωμένων αεροσκαφών τύπου Boeing B737-200 και B737-300 και την επιτάχυνση της εισαγωγής νέων αεροσκαφών τύπου Embraer ERJ 190 που έχει ήδη αρχίσει.

(114) Η INAC γνωστοποίησε την εσωτερική δομή της και τους μηχανισμούς της, παρείχε λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες αντιμετώπισης των αποτελεσμάτων που επιτεύχθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA της ΕΕ από τους αερομεταφορείς της Βενεζουέλας και παρουσίασε αναλυτικότερα τον προγραμματισμό και την εφαρμογή των εποπτικών δραστηριοτήτων τους, οι οποίες σύντομα θα περιλαμβάνουν επιθεωρήσεις διαδρόμου των εθνικών αερομεταφορέων. Η INAC εξήγησε επίσης ότι η πρόσφατη επιτόπια αποστολή συντονισμού και επικύρωσης, που πραγματοποίησε ο ΔΟΠΑ από τις 22 έως τις 28 Μαΐου 2013, αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση του σημερινού επιπέδου εφαρμογής των προτύπων του ΔΟΠΑ από τη χώρα.

(115) Στις 26 Ιουνίου 2013, η INAC προέβη σε παρουσίαση των θέσεών της στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Ενημέρωσε την επιτροπή σχετικά με τα σημεία που συζητήθηκαν κατά τη συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στις 7 Ιουνίου 2013.

(116) Στις 26 Ιουνίου 2013, η Conviasa προέβη σε παρουσίαση των θέσεών της στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών. Ενημέρωσε την επιτροπή σχετικά με τα σημεία που συζητήθηκαν κατά τη συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στις 7 Ιουνίου 2013 και τόνισε ότι, εάν εγκριθεί η επανάληψη των πτήσεών της προς την Ένωση, θα υιοθετήσει μικτό τρόπο λειτουργίας, συνδυάζοντας τη χρήση του δικού της Airbus A340-200 με τη χρήση αεροσκάφους ισοδύναμου τύπου με πλήρη μίσθωση.

(117) Με βάση τον έλεγχο που διενεργήθηκε από την Ισπανία και την πρόσφατη επίσκεψη του ΔΟΠΑ, καθώς και την παρουσίαση των θέσεων της INAC και της Conviasa, η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών εξέφρασε την ικανοποίησή της για τη σημαντική και εκτεταμένη πρόοδο που σημειώθηκε όσον αφορά την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών το 2012. Με βάση την πρόοδο αυτή, βάσει των κοινών κριτηρίων εκτιμάται ότι η Conviasa πρέπει να διαγραφεί από το παράρτημα Α.

(118) Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου στα αεροσκάφη αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στη Βενεζουέλα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(119) Σε περίπτωση που από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου ή άλλες σχετικές πληροφορίες ασφάλειας προκύψει ότι δεν τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

(120) Στο πλαίσιο της επικαιροποίησης των παραρτημάτων, στο άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 αναγνωρίζεται η ανάγκη να λαμβάνονται ταχέως οι αποφάσεις και, όπου κρίνεται σκόπιμο, επειγόντως, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων στην ασφάλεια. Η πείρα από την επικαιροποίηση των παραρτημάτων έχει επίσης δείξει ότι είναι απαραίτητο, για την προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών και την ελαχιστοποίηση των εμπορικών επιπτώσεων, οι αποφάσεις στο πλαίσιο της επικαιροποίησης του καταλόγου να δημοσιεύονται και να τίθενται σε ισχύ πολύ γρήγορα μετά την έκδοσή τους.

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

(122) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την ασφάλεια 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 επομένη της ημέρας 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, 10 Ιουλίου 2013.

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 (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Σουρινάμ
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Δημοκρατία της Γκάνα
Όλοι 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
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αγκόλα, πλην της TAAG Angola Airlines που αναγράφεται στο παράρτημα Β, ήτοι:			**Δημοκρατία της Αγκόλα**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR GICANGO	009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Δημοκρατία της Αγκόλα
AIR NAVE	017	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
ANGOLA AIR SERVICES	006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
DIEXIM	007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
FLY540	AO 004-01 FLYA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
GIRA GLOBO	008	GGL	Δημοκρατία της Αγκόλα
HELIANG	010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλα
MAVEWA	016	Άγνωστος	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 (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Δημοκρατία της Αγκόλα
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	Άγνωστος	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
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EMERAUDE	RAC06-008	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Δημοκρατία του Κονγκό

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ), ήτοι:			**Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ 002/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ 007/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ 0122/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 029/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 051/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0078/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 059/2012	EXY	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/2008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0126/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 0027/2008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 0082/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0051/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ 0060/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0011/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Υπουργική υπογραφή (διάταγμα αριθ. 78/205)	LCG	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ 00/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	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 λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, ήτοι:			**Ισημερινή Γουινέα**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Ισημερινή Γουινέα

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
TANGO AIRWAYS	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ερυθραίας, ήτοι:			**Ερυθραία**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Ερυθραία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ινδονησίας, πλην των Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua και Indonesia Air Asia, ήτοι:			**Δημοκρατία της Ινδονησίας**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
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
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	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
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
HEAVY LIFT	135-042	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KAL STAR	121-037	KLS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KOMALA INDONESIA	135-051	Άγνωστος	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
MARTABUANA ABADION	135-049	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Άγνωστος	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
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	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 (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
SURYA AIR	135-046	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
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**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Δημοκρατία του Καζακστάν
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Δημοκρατία του Καζακστάν
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Δημοκρατία του Καζακστάν
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
LUK AERO (ΠΡΩΗΝ EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Δημοκρατία του Καζακστάν
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Δημοκρατία του Καζακστάν

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Δημοκρατία του Καζακστάν
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Δημοκρατία του Καζακστάν
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Δημοκρατία του Καζακστάν
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Δημοκρατία του Καζακστάν
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SCAT	AK-0460-12	VSV	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Δημοκρατία του Καζακστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, μεταξύ των οποίων:			**Δημοκρατία της Κιργιζίας**
SKY BISHKEK	Άγνωστος	BIS	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
STATE AVIATION ENTERPRISE ΥΠΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ (SAEMES)	20	DAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR BISHKEK (ΠΡΩΗΝ EASTOK AVIA)	15	EAA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZSTAN	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργιζίας
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
S GROUP AVIATION	6	SGL	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY WAY AIR	39	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SUPREME AVIATION	40	SGK	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 της Δημοκρατίας της Γκαμπόν, πλην των Gabon Airlines, Afrijet και SN2AG που αναγράφονται στο παράρτημα Β, ήτοι:			**Δημοκρατία της Γκαμπόν**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	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	SVG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Μοζαμβίκης, ήτοι:			**Δημοκρατία της Μοζαμβίκης**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
CR AVIATION	MOZ-14	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
SAFARI AIR	MOZ-12	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
TTA SARL	MOZ-16	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Άγνωστος	Δημοκρατία της Μοζαμβίκης
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές των Φιλιππίνων, πλην της Philippine Airlines, ήτοι:			**Δημοκρατία των Φιλιππίνων**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR JUAN AVIATION	2013053	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Δημοκρατία των Φιλιππίνων

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
CM AERO SERVICES	20110401	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
LION AIR	2009019	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MAGNUM AIR	2012051	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
OMNI AVIATION CORP.	2010033	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 ASIAN AIRLINES	2009 004	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SE-AIR) INTERNATIONAL	2012052	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
'Όλοι 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	ACH	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
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	TLZ	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
Όλοι 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
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, ήτοι:			**Δημοκρατία του Σουδάν**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Δημοκρατία του Σουδάν
BADER AIRLINES	035	BDR	Δημοκρατία του Σουδάν
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Δημοκρατία του Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Δημοκρατία του Σουδάν
DOVE AIRLINES	052	DOV	Δημοκρατία του Σουδάν
ELIDINER AVIATION	008	DND	Δημοκρατία του Σουδάν

Ονομασία νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Δημοκρατία του Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	017	Άγνωστος	Δημοκρατία του Σουδάν
HELEJETIC AIR	057	HJT	Δημοκρατία του Σουδάν
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Δημοκρατία του Σουδάν
KUSH AVIATION	060	KUH	Δημοκρατία του Σουδάν
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Δημοκρατία του Σουδάν
MID AIRLINES	025	NYL	Δημοκρατία του Σουδάν
NOVA AIRLINES	046	NOV	Δημοκρατία του Σουδάν
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Δημοκρατία του Σουδάν
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Δημοκρατία του Σουδάν
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Δημοκρατία του Σουδάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σουαζιλάνδης, ήτοι:			**Σουαζιλάνδη**
SWAZILAND AIRLINK	Άγνωστος	SZL	Σουαζιλάνδη
Όλοι 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 (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του 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	DPRK	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου TU-204	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	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-0443-11	KZR	Καζακστάν	Όλος ο στόλος πλην: των αεροσκαφών τύπου Boeing B767, των αεροσκαφών τύπου Boeing B757, των αεροσκαφών τύπου Airbus A319/320/321	Όλος ο στόλος πλην: των αεροσκαφών του στόλου των Boeing B767, κατά τα αναφερόμενα στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα· των αεροσκαφών του στόλου των Boeing B757, κατά τα αναφερόμενα στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα· των αεροσκαφών του στόλου των Airbus A319/320/321, κατά τα αναφερόμενα στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα	Αρούμπα (Βασίλειο των Κάτω Χωρών)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Δημοκρατία της Γκάνα	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου DC8-63F	Όλος ο στόλος πλην: 9G-TOP και 9G-RAC	Δημοκρατία της Γκάνα
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Μαδαγασκάρη	Όλος ο στόλος πλην: 3 αεροσκαφών τύπου Boeing B-737-300, 2 αεροσκαφών τύπου ATR 72-500, 1 αεροσκάφους τύπου ATR 42-500, 1 αεροσκάφους τύπου ATR 42-320 και 3 αεροσκαφών τύπου DHC 6-300	Όλος ο στόλος πλην: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Δημοκρατία της Μαδαγασκάρης
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος πλην: 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 B767-200	Όλος ο στόλος πλην: TR-LHP	Δημοκρατία της Γκαμπόν

[1] Οι αερομεταφορείς του παραρτήματος Β 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 (ΠΑ) (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα του ΔΟΠΑ	Κράτος του 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: 14 αεροσκαφών τύπου Airbus A300, 8 τύπου Airbus A310, 1 αεροσκάφους τύπου Boeing 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 CL-601, 1 αεροσκάφους τύπου HS-125-800	Όλος ο στόλος πλην: TR-AAG, ZS-AFG	Δημοκρατία της Γκαμπόν· Δημοκρατία της Νότιας Αφρικής
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Δημοκρατία της Αγκόλα	Όλος ο στόλος πλην: 5 αεροσκαφών τύπου Boeing B777 και 4 αεροσκαφών τύπου Boeing B737-700	Όλος ο στόλος πλην: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Δημοκρατία της Αγκόλα

(1) Επιτρέπεται στην Afrijet να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται στο πλαίσιο του παρόντος επιπέδου λειτουργίας της εντός της Ένωσης.
(2) Στο πλαίσιο του παρόντος επιπέδου λειτουργίας της εντός της Ένωσης, επιτρέπεται στην Air Astana να χρησιμοποιεί τους συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών που αναφέρονται υπό την προϋπόθεση ότι είναι νηολογημένα στην Αρούμπα και ότι όλες οι αλλαγές στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα υποβάλλονται έγκαιρα στην Επιτροπή και στο Eurocontrol.
(3) Επιτρέπεται στην Gabon Airlines να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος που αναφέρεται στο πλαίσιο του παρόντος επιπέδου λειτουργίας της εντός της Ένωσης.
(4) Επιτρέπεται στην Iran Air να χρησιμοποιεί το συγκεκριμένο αεροσκάφος για τις πτητικές λειτουργίες της εντός της Ένωσης υπό τους όρους που προβλέπονται στην αιτιολογική σκέψη 69 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 590/2010, ΕΕ L 170 της 6.7.2010, σ. 15.