Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 22ας Μαρτίου 2006

για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 910/2006 της Επιτροπής της 20ής Ιουνίου 2006	L 168	16	21.6.2006
►**M2**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1543/2006 της Επιτροπής της 12ης Οκτωβρίου 2006	L 283	27	14.10.2006
►**M3**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 235/2007 της Επιτροπής της 5ης Μαρτίου 2007	L 66	3	6.3.2007
►**M4**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 787/2007 της Επιτροπής της 4ης Ιουλίου 2007	L 175	10	5.7.2007
►**M5**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1043/2007 της Επιτροπής της 11ης Σεπτεμβρίου 2007	L 239	50	12.9.2007
►**M6**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2007 της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2007	L 311	12	29.11.2007

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 474/2006 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Μαρτίου 2006

για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

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 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το Κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 (εφεξής «ο βασικός κανονισμός») θεσπίζει τις διαδικασίες για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, καθώς και τις διαδικασίες που επιτρέπουν στα κράτη μέλη, σε ορισμένες περιπτώσεις, να λαμβάνουν έκτακτα μέτρα επιβάλλοντας απαγόρευση λειτουργίας στο έδαφός τους.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, κάθε κράτος μέλος γνωστοποιεί στην Επιτροπή την ταυτότητα των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας στο έδαφός του, καθώς και τους λόγους που οδήγησαν στη θέσπιση της εν λόγω απαγόρευσης και κάθε άλλη σχετική πληροφορία.

(3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς είτε άμεσα, είτε όταν αυτό δεν ήταν εφικτό μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, αναφέροντας τα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά και τις εκτιμήσεις που θα πρέπει να αποτελούν τη βάση προκειμένου να ληφθεί απόφαση για την επιβολή στους εν λόγω αερομεταφορείς απαγόρευσης λειτουργίας εντός της Κοινότητας.

(4) Σύμφωνα με το άρθρο 7 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή έδωσε στους υπόψη αερομεταφορείς την ευκαιρία να συμβουλευθούν τα έγγραφα που παρασχέθηκαν από τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να προβούν σε προφορική παρουσίαση των θέσεών τους στην Επιτροπή εντός δέκα εργασίμων ημερών, καθώς και στην Επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών ([2]).

(5) Τα κοινά κριτήρια για την εξέταση της απαγόρευσης λειτουργίας για λόγους ασφαλείας σε κοινοτικό επίπεδο παρατίθενται στο παράρτημα του βασικού κανονισμού.

([1]) ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.

([2]) Η εν λόγω επιτροπή συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4).

▼B

Air Bangladesh

(6) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της Air Bangladesh, σχετικά με συγκεκριμένο αεροσκάφος του στόλου της. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης που διενεργήθηκαν από τη Γερμανία, στο πλαίσιο του SAFA (Πρόγραμμα Αξιολόγησης της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών) ([1]).

(7) Η Air Bangladesh δεν απάντησε επαρκώς και εγκαίρως στην έρευνα της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Γερμανίας σχετικά με τις πτυχές ασφάλειας της λειτουργίας της, επιδεικνύοντας έλλειψη διαφάνειας ή ενημέρωσης, όπως καταδεικνύεται από την απουσία απάντησης στις επιστολές που εστάλησαν από το εν λόγω κράτος μέλος. Έως σήμερα η Γερμανία δεν είχε τη δυνατότητα να επαληθεύσει εάν οι ελλείψεις ασφαλείας επανορθώθηκαν.

(8) Οι αρχές του Μπαγκλαντές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία της Air Bangladesh δεν διενήργησαν επαρκή εποπτεία επί συγκεκριμένου αεροσκάφους το οποίο χρησιμοποιεί ο εν λόγω αερομεταφορέας, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.

(9) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Air Bangladesh πρέπει να υποβληθεί σε αυστηρό περιορισμό λειτουργίας και να συμπεριληφθεί στο παράρτημα Β.

Air Koryo

(10) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της Air Koryo. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν από τη Γαλλία και τη Γερμανία, κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([2]).

(11) Διαπιστώθηκε η μόνιμη αδυναμία της Air Koryo να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις που είχαν ήδη προηγουμένως επισημανθεί από τη Γαλλία, κατά τη διάρκεια άλλων ελέγχων στον διάδρομο προσγείωσης που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([3]).

(12) Υπάρχουν τεκμηριωμένες πληροφορίες που αφορούν σοβαρά περιστατικά, οι οποίες κοινοποιήθηκαν από τη Γαλλία, και από τις οποίες προκύπτουν λανθάνουσες ελλείψεις συστημικής ασφάλειας εκ μέρους της Air Koryo.

(13) Η Air Koryo επέδειξε αδυναμία να αντιμετωπίσει τις εν λόγω ελλείψεις ασφαλείας.

(14) Η Air Koryo δεν απάντησε επαρκώς και εγκαίρως στην έρευνα της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Γαλλίας σχετικά με τις πτυχές ασφαλείας της λειτουργίας της, επιδεικνύοντας έλλειψη διαφάνειας ή ενημέρωσης, όπως καταδεικνύεται από την απουσία απάντησης στο αίτημα του εν λόγω κράτους μέλους.

(15) Το πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων που υπεβλήθη από την Air Koryo ως απάντηση στο αίτημα της Γαλλίας δεν ήταν κατάλληλο και επαρκές προκειμένου να επανορθώσει τις σοβαρές ελλείψεις ασφαλείας που εντοπίστηκαν.

([1]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

([2]) DGAC/F 2000-210
Δεν υπάρχει αριθμός αναφοράς άλλου ελέγχου που να διενεργήθηκε από τη Γερμανία στο πλαίσιο του SAFA.

([3]) DGAC/F-2000-895

▼B

(16) Οι αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κορέας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία της Air Koryo δεν διενήργησαν κατάλληλη εποπτεία επί του εν λόγω αερομεταφορέα, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.

(17) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Air Koryo δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

Ariana Afghan Airlines

(18) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια ορισμένων αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται από την Ariana Afghan Airlines. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν από τη Γερμανία κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([1]).

(19) Η Ariana Afghan Airlines επέδειξε αδυναμία να αντιμετωπίσει τις εν λόγω ελλείψεις ασφαλείας.

(20) Η Ariana Afghan Airlines δεν απάντησε επαρκώς και εγκαίρως στην έρευνα της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Γερμανίας σχετικά με τις πτυχές ασφάλειας της λειτουργίας της, επιδεικνύοντας έλλειψη ενημέρωσης, όπως καταδεικνύεται από την απουσία κατάλληλης απάντησης στις επιστολές που εστάλησαν από το εν λόγω κράτος μέλος.

(21) Οι αρμόδιες αρχές του Αφγανιστάν, στο μητρώο του οποίου είναι εγγεγραμμένα τα αεροσκάφη που χρησιμοποιεί η Ariana Afghan Airlines, δεν διενήργησαν μια απολύτως κατάλληλη εποπτεία των αεροσκαφών που χρησιμοποιεί ο εν λόγω αερομεταφορέας, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.

(22) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Ariana Afghan Airlines δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας για όλα τα αεροσκάφη που χρησιμοποιεί, εξαιρουμένου του A310 με αριθμό καταχώρισης στο μητρώο F-GYYY, το οποίο είναι εγγεγραμμένο στο μητρώο της Γαλλίας και υπόκειται στην εποπτεία των γαλλικών αρχών.

BGB Air

(23) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της BGB Air. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν από την Ιταλία, κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([2]).

(24) Η BGB Air επέδειξε αδυναμία ή απροθυμία να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις ασφάλειας, όπως απεδείχθη από την υποβολή αυτοαξιολόγησης με γνώμονα τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, βάσει του Καταλόγου Σημείων Ελέγχου Ξένου Αερομεταφορέα που παρασχέθηκε από την Ιταλία, η οποία διαπιστώθηκε ότι δεν είναι σύμφωνη με τα πορίσματα των μεταγενέστερων ελέγχων στο πλαίσιο του SAFA.

(25) Η BGB Air δεν απάντησε επαρκώς στην έρευνα της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Ιταλίας σχετικά με τις πτυχές ασφάλειας της λειτουργίας της, επιδεικνύοντας έλλειψη διαφάνειας ή ενημέρωσης, όπως καταδεικνύεται από την απουσία απάντησης στις επιστολές που εστάλησαν από το εν λόγω κράτος μέλος.

([1]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

([2]) ENAC-IT-2005-237

▼B

(26) Δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για την εφαρμογή κατάλληλου προγράμματος διορθωτικών μέτρων υποβληθέντος από την BGB Air για να αντιμετωπίσει τις σοβαρές ελλείψεις ασφαλείας ως απάντηση στο αίτημα της Ιταλίας.

(27) Οι αρχές του Καζακστάν που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία της BGB Air δεν συνεργάστηκαν πλήρως με την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ιταλίας όταν διατυπώθηκαν ανησυχίες σχετικά με την ασφαλή λειτουργία της BGB Air που πιστοποιήθηκε στο εν λόγω κράτος, όπως καταδεικνύεται από την απουσία απάντησης στις επιστολές που εστάλησαν από το εν λόγω κράτος μέλος.

(28) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η BGB Air δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Buraq Air

(29) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της Buraq Air, σχετικά με τις οικείες δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν από τη Σουηδία και τις Κάτω Χώρες, κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([1]).

(30) Η Buraq Air δεν απάντησε επαρκώς και εγκαίρως στην έρευνα της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Γερμανίας σχετικά με τις πτυχές ασφάλειας των οικείων δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων, επιδεικνύοντας έλλειψη διαφάνειας ή ενημέρωσης, όπως καταδεικνύεται από την απουσία απάντησης στις επιστολές που εστάλησαν από το εν λόγω κράτος μέλος.

(31) Οι αρχές της Λιβύης που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία της Buraq Air δεν διενήργησαν επαρκή εποπτεία επί των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων του εν λόγω αερομεταφορέα, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.

(32) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Buraq Air πρέπει να υποβληθεί σε αυστηρούς περιορισμούς λειτουργίας και να συμπεριληφθεί στο παράρτημα Β.

Air Service Comores

(33) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της Air Service Comores. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν από ένα κράτος μέλος, τη Γαλλία, κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([2]).

(34) Δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για την εφαρμογή κατάλληλου προγράμματος διορθωτικών μέτρων υποβληθέντος από την Air Service Comores για να αντιμετωπίσει τις σοβαρές ελλείψεις ασφαλείας ως απάντηση στο αίτημα της Γαλλίας.

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47
([2]) DGAC/F-2005-1222

▼B

(35) Οι αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία της Air Service Comores κατέδειξαν αδυναμία να αντιμετωπίσουν τις ελλείψεις ασφαλείας.

(36) Οι αρχές των Κομορών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία δεν συνεργάστηκαν εγκαίρως με την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Γαλλίας όταν διατυπώθηκαν ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια της λειτουργίας του αερομεταφορέα που έλαβε άδεια ή πιστοποίηση στο εν λόγω κράτος.

(37) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Air Service Comores δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

GST Aero Air Company

(38) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της GST Aero Air Company. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν από την Ιταλία, κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([1]).

(39) Η GST Aero Air Company κατέδειξε αδυναμία ή απροθυμία να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις ασφάλειας.

(40) Η GST Aero Air Company δεν απάντησε επαρκώς και εγκαίρως στην έρευνα της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Ιταλίας σχετικά με τις πτυχές ασφάλειας της λειτουργίας της, επιδεικνύοντας έλλειψη διαφάνειας ή ενημέρωσης, όπως καταδεικνύεται από την απουσία απάντησης στις επιστολές που εστάλησαν από το εν λόγω κράτος μέλος.

(41) Δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για την εφαρμογή κατάλληλου προγράμματος διορθωτικών μέτρων υποβληθέντος από την GST Aero Air Company για να αντιμετωπίσει τις σοβαρές ελλείψεις ασφαλείας ως απάντηση στο αίτημα της Ιταλίας.

(42) Οι αρχές του Καζακστάν που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία της GST Aero Air Company δεν συνεργάστηκαν πλήρως με την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ιταλίας όταν διατυπώθηκαν ανησυχίες σχετικά με την ασφαλή λειτουργία του αερομεταφορέα που έλαβε άδεια ή πιστοποίηση στο εν λόγω κράτος, όπως καταδεικνύεται από τη μερική απάντηση στις επιστολές που εστάλησαν από την Ιταλία.

(43) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η GST Aero Air Company δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Phoenix Aviation

(44) Οι αρχές του Κιργιστάν που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία κατέδειξαν ανεπάρκεια ως προς την εφαρμογή και επιβολή των σχετικών προτύπων ασφαλείας αναφορικά με την Phoenix Aviation. Ενώ το Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα της Phoenix Aviation εκδόθηκε από το Κιργιστάν, υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία τα οποία καταδεικνύουν ότι ο αερομεταφορέας έχει την κύρια επιχειρηματική του έδρα στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (ΗΑΕ), αντίθετα προς τις απαιτήσεις του παραρτήματος 6 της σύμβασης του Σικάγου. Η έκθεση του Εθνικού Συμβουλίου για την Ασφάλεια των Μεταφορών των ΗΠΑ ([2]) για τα πραγματικά περιστατικά ενός δυστυχήματος που συνέβη στην πτήση 904 της Kam Air, της οποίας την εκμετάλλευση είχε η Phoenix Aviation, αναφέρει ότι η Phoenix Aviation έχει την έδρα της στα ΗΑΕ.

(45) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Phoenix Aviation δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

([1]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

([2]) Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2 Μαρτίου 2005, (NTSB ID: DCA05RA033)

▼B

Phuket Airlines

(46) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της Phuket Airlines. Οι εν λόγω ελλείψεις διαπιστώθηκαν από κράτη μέλη, το Ηνωμένο Βασίλειο και τις Κάτω Χώρες, κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης οι οποίοι διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([1]).

(47) Η Phuket Airlines επέδειξε αδυναμία να αντιμετωπίσει εγκαίρως και επαρκώς τις εν λόγω ελλείψεις ασφαλείας.

(48) Οι αρχές της Ταϊλάνδης που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία δεν συνεργάστηκαν πλήρως με την αρχή πολιτικής αεροπορίας των Κάτω Χωρών όταν διατυπώθηκαν ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια της Phuket Airlines που πιστοποιήθηκε στο εν λόγω κράτος, όπως καταδεικνύεται από την απουσία επαρκών απαντήσεων στις επιστολές του εν λόγω κράτους μέλους.

(49) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Phuket Airlines δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Reem Air

(50) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της Reem Air. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν αρχικά από τις Κάτω Χώρες, κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([2]).

(51) Η μόνιμη αδυναμία της Reem Air να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις επιβεβαιώθηκε από τις Κάτω Χώρες κατά τη διάρκεια μεταγενέστερων ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης οι οποίοι διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([3]).

(52) Η Reem Air επέδειξε αδυναμία ή απροθυμία να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις ασφάλειας.

(53) Η Reem Air δεν απάντησε επαρκώς και εγκαίρως στην έρευνα της αρχής πολιτικής αεροπορίας των Κάτω Χωρών σχετικά με τις πτυχές ασφάλειας της λειτουργίας της, επιδεικνύοντας έλλειψη διαφάνειας ή ενημέρωσης, όπως καταδεικνύεται από την απουσία απάντησης στην αλληλογραφία που εστάλη από το εν λόγω κράτος μέλος.

(54) Δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για την εφαρμογή κατάλληλου προγράμματος διορθωτικών μέτρων υποβληθέντος από την

([1]) CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

([2]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([3]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

▼B

Reem Air για να αντιμετωπίσει τις διαπιστωμένες σοβαρές ελλείψεις ασφαλείας ως απάντηση στο αίτημα των Κάτω Χωρών.

(55) Οι αρχές του Κιργιστάν που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία της Reem Air δεν διενήργησαν επαρκή εποπτεία επί του εν λόγω αερομεταφορέα, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου, όπως αποδεικνύεται από την συνεχιζόμενη παρουσία σοβαρών ελλείψεων ασφάλειας. Επιπροσθέτως, οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Reem Air στην Επιτροπή κατά τη διάρκεια ακρόασης που πραγματοποιήθηκε για την εν λόγω εταιρεία αποδεικνύουν ότι ενώ το Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα της Reem Air εκδόθηκε από το Κιργιστάν, ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας έχει την κύρια επιχειρηματική έδρα του στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (ΗΑΕ), αντίθετα προς τις απαιτήσεις του παραρτήματος 6 της σύμβασης του Σικάγου.

(56) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Reem Air δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Silverback Cargo Freighters

(57) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της Silverback Cargo Freighters. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν από το Βέλγιο, κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([1]).

(58) Η Silverback Cargo Freighters η οποία διασφαλίζει η ίδια τη συντήρηση των αεροσκαφών της (έλεγχοι A&B), δεν απάντησε επαρκώς σε έρευνα της αρχής πολιτικής αεροπορίας του εν λόγω κράτους μέλους σχετικά με τις πτυχές ασφάλειας της λειτουργίας της, επιδεικνύοντας έλλειψη διαφάνειας ή ενημέρωσης, όπως καταδεικνύεται από την απουσία κατάλληλης απάντησης στα αιτήματα που υποβλήθηκαν από το εν λόγω κράτος μέλος.

(59) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Silverback Cargo Freighters δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Αερομεταφορείς της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό

(60) Παρά τις προσπάθειές τους, οι αρχές πολιτικής αεροπορίας της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό («ΛΔΚ») εξακολουθούν να δυσκολεύονται να εφαρμόσουν και να επιβάλουν τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, όπως καταδεικνύεται από τη Συνοπτική Έκθεση Ελέγχου της Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του ΠΠΕΔΕΑ (Παγκόσμιο Πρόγραμμα Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας) της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) (Κινσάσα, 11-18 Ιουνίου 2001)· ειδικότερα, αυτή τη στιγμή δεν εφαρμόζεται κανένα σύστημα για την πιστοποίηση των αερομεταφορέων.

(61) Οι αρχές της ΛΔΚ που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία έχουν συνεπώς επιδείξει αδυναμία προκειμένου να διεξάγουν επαρκή εποπτεία όσον αφορά την ασφάλεια.

(62) Στην Central Air Express έχει επιβληθεί απαγόρευση λειτουργίας λόγω τεκμηριωμένων ελλείψεων σχετικά με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και λόγω της έλλειψης συνεργασίας της με κράτος μέλος.

(63) Το Βέλγιο ([2]) και η Hewa Bora Airways (HBA) διαβίβασαν πληροφορίες που καταδεικνύουν ότι, στην περίπτωση της HBA, οι ελλείψεις που παρατηρήθηκαν κατά το παρελθόν από τις βελγι-

([1]) BCAA-2005-36

([2]) Ο έλεγχος στο διάδρομο προσγείωσης στο πλαίσιο του SAFA διενεργήθηκε από τις αρχές του Βελγίου στις 11 Μαρτίου 2006 στις Βρυξέλλες.

▼B

κές αρχές επανορθώθηκαν σε μεγάλο βαθμό όσον αφορά συγκεκριμένα αεροσκάφη. Το Βέλγιο ενημέρωσε περαιτέρω την Επιτροπή ότι προτίθεται να υποβάλει την HBA σε συστηματικούς ελέγχους στο διάδρομο προσγείωσης. Ενόψει των ανωτέρω, θεωρείται ότι πρέπει να επιτραπεί στον εν λόγω αερομεταφορέα να συνεχίσει τις τρέχουσες δραστηριότητές του.

(64) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ) πρέπει να συμπεριληφθούν στο παράρτημα Α, εξαιρουμένης της Hewa Bora Airways (HBA) η οποία πρέπει να συμπεριληφθεί στο παράρτημα Β.

Αερομεταφορείς της Ισημερινής Γουινέας

(65) Οι αρχές της Ισημερινής Γουινέας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία δεν συνεργάστηκαν πλήρως με την αρχή πολιτικής αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου (ΗΒ), όταν διατυπώθηκαν ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια της λειτουργίας των αερομεταφορέων που έλαβαν άδεια ή πιστοποίηση στο εν λόγω κράτος. Το ΗΒ έστειλε επιστολή στον Γενικό Διευθυντή Πολιτικής Αεροπορίας της Ισημερινής Γουινέας, στις 27 Μαρτίου 2002 ([1]), ζητώντας διευκρινίσεις επί των ακόλουθων σημείων:

— σημαντική αύξηση του αριθμού των αεροσκαφών που είναι εγγεγραμμένα στο μητρώο της Ισημερινής Γουινέας και πληροφορίες ότι το Aircraft Registration Bureau (Γραφείο Καταχώρισης Αεροσκαφών) ή παρόμοιος οργανισμός ενδέχεται να διαχειρίζεται το μητρώο·

— το γεγονός ότι πολλοί αερομεταφορείς που έχουν Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (ΠΑ) το οποίο εκδόθηκε από την Ισημερινή Γουινέα δεν έχουν την κύρια επιχειρηματική τους έδρα στην Ισημερινή Γουινέα.

Με την επιστολή ενημερώθηκε επίσης ο Γενικός Διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας ότι το ΗΒ δεν ήταν πλέον σε θέση να επιτρέψει περαιτέρω εκτέλεση εμπορικών πτήσεων προς το έδαφός του από τις αερογραμμές της Ισημερινής Γουινέας, έως ότου οι αρχές του ΗΒ βεβαιωθούν ότι οι εν λόγω αερογραμμές αποτελούν αντικείμενο ικανοποιητικής εποπτείας. Η Ισημερινή Γουινέα δεν απάντησε στη συγκεκριμένη επιστολή.

(66) Οι αρχές της Ισημερινής Γουινέας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία επέδειξαν ανεπάρκεια ως προς την εφαρμογή και επιβολή των σχετικών προτύπων ασφαλείας, ιδίως όπως κατέδειξαν οι έλεγχοι και τα σχετικά προγράμματα διορθωτικών μέτρων που εκπονήθηκαν στο πλαίσιο του Παγκοσμίου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (ΠΠΕΔΕΑ) της ΔΟΠΑ. Σχετικός έλεγχος της Ισημερινής Γουινέας στο πλαίσιο του ΠΠΕΔΕΑ έλαβε χώρα τον Μάιο του 2001, του οποίου η έκθεση ελέγχου ([2]) κατέδειξε ότι η αρχή πολιτικής αεροπορίας δεν ήταν σε θέση τη στιγμή του ελέγχου να εξασφαλίσει την επαρκή εποπτεία των αερομεταφορέων που υπάγονται στην αρμοδιότητά της και να διασφαλίσει ότι λειτουργούν σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ. Στα εν λόγω πορίσματα ελέγχου επισημαίνονται κυρίως τα ακόλουθα σημεία:

— απουσία οργάνωσης ικανής να αναλάβει δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας, κυρίως δε απουσία εξειδικευμένου προσωπικού στους τομείς της έκδοσης αδειών, της εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή της αξιοπλοΐας·

([1]) Αλληλογραφία μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών του ΗΒ και του Γενικού Διευθυντή Πολιτικής Αεροπορίας της Ισημερινής Γουινέας σχετικά με το «Μητρώο Αεροσκαφών της Ισημερινής Γουινέας» (27 Μαρτίου 2002).

([2]) Συνοπτική έκθεση ΔΟΠΑ-ΠΠΕΔΕΑ — Έλεγχος της Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας της Δημοκρατίας της Ισημερινής Γουινέας (Malabo 14-18 Μαΐου 2001).

▼B

— ανικανότητα εντοπισμού του αριθμού των αεροσκαφών στο μητρώο ή του αριθμού των έγκυρων πιστοποιητικών αξιοπλοΐας που έχουν εκδοθεί·

— αδυναμία θέσπισης ενός διαρθρωμένου συστήματος για την πιστοποίηση και εποπτεία των αερομεταφορέων·

— αδυναμία θέσπισης κανονιστικών διατάξεων για τις αεροναυτικές λειτουργίες·

— αδυναμία διενέργειας εποπτείας επί των εγκεκριμένων αερομεταφορέων·

— αδυναμία εφαρμογής συστήματος για την εκτέλεση των βασικών καθηκόντων του οργάνου ελέγχου της αξιοπλοΐας.

Επιπλέον, η Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας της Ισημερινής Γουινέας δεν υπέβαλε ποτέ έως σήμερα στη ΔΟΠΑ σχέδιο μέτρων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που επισημαίνονται στα πορίσματα του ελέγχου ([1]) και κατά συνέπεια δεν πραγματοποιήθηκε η αποστολή παρακολούθησης του ελέγχου.

(67) Οι αρχές της Ισημερινής Γουινέας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία επέδειξαν ανεπάρκεια ως προς την εφαρμογή και επιβολή των σχετικών προτύπων ασφαλείας σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου. Πράγματι, ορισμένοι κάτοχοι Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) που εκδόθηκε από την Ισημερινή Γουινέα δεν είχαν την κύρια επιχειρηματική τους έδρα στην Ισημερινή Γουινέα, αντίθετα προς τις απαιτήσεις του παραρτήματος 6 της σύμβασης του Σικάγου ([2]).

(68) Οι αρχές της Ισημερινής Γουινέας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των κάτωθι αερομεταφορέων επέδειξαν αδυναμία να διενεργήσουν επαρκή εποπτεία όσον αφορά την ασφάλεια επί των ακόλουθων αερομεταφορέων: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aérienne de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι όλοι οι αερομεταφορείς που έλαβαν πιστοποίηση στην Ισημερινή Γουινέα πρέπει να υποβληθούν σε απαγόρευση λειτουργίας και να συμπεριληφθούν στο παράρτημα Α.

Αερομεταφορείς της Λιβερίας

(70) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της International Air Services, η οποία έχει λάβει πιστοποίηση στη Λιβερία. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν από τη Γαλλία, κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([3]).

(71) Οι αρχές της Λιβερίας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία δεν συνεργάστηκαν πλήρως με την αρχή πολιτικής αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου (ΗΒ) όταν ενημερώθηκαν για σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης ενός αεροσκάφους που είναι

([1]) Έγγραφο εργασίας C-WP/12471 του Συμβουλίου της ΔΟΠΑ.
([2]) Αλληλογραφία μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών του ΗΒ και της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΔΠΑ) σχετικά με το θέμα «Τεκμηρίωση αεροσκάφους από μη εγκεκριμένες εταιρείες» (6 Αυγούστου 2003).
([3]) DGAC/F-2004 αριθ. 315, 316

▼B

εγγεγραμμένο στο μητρώο της Λιβερίας, οι οποίοι διενεργήθηκαν από την αρχή πολιτικής αεροπορίας του ΗΒ στις 5 Μαρτίου 1996 ([1]). Οι ανησυχίες για την ασφάλεια της λειτουργίας των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια ή πιστοποίηση στη Λιβερία διατυπώθηκαν αμέσως μετά τις 12 Μαρτίου 1996, όταν η λιβεριανή Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας ενημερώθηκε από την Αρχή πολιτικής αεροπορίας του ΗΒ ότι όλα τα αιτήματα για έκδοση άδειας σε αεροσκάφη εγγεγραμμένα στο μητρώο της Λιβερίας με σκοπό την εκτέλεση εμπορικών πτήσεων προς το ΗΒ θα απορρίπτονταν, έως ότου οι αρχές της Λιβερίας ήταν σε θέση να αποδείξουν την ύπαρξη αποτελεσματικού ρυθμιστικού συστήματος για τη διασφάλιση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών που είναι εγγεγραμμένα στο μητρώο της Λιβερίας. Καμία απάντηση δεν ελήφθη από τις αρχές της Λιβερίας. Ομοίως, οι λιβεριανές αρχές δεν συνεργάστηκαν πλήρως με την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Γαλλίας, αρνούμενες να απαντήσουν όταν το συγκεκριμένο κράτος μέλος διατύπωσε ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια της λειτουργίας αερομεταφορέα που έχει λάβει άδεια ή πιστοποίηση στη Λιβερία.

(72) Οι αρχές της Λιβερίας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία επέδειξαν ανεπάρκεια ως προς την εφαρμογή και επιβολή των σχετικών προτύπων ασφαλείας. Η ίδια η κυβέρνηση της Λιβερίας παραδέχτηκε το 1996 ([2]) ότι δεν ήταν σε θέση να εξακολουθήσει να διενεργεί ρυθμιστικό έλεγχο επί αεροσκαφών εγγεγραμμένων στο λιβεριανό μητρώο, εξαιτίας του εμφυλίου πολέμου. Ενώ η Γενική Ειρηνευτική Συμφωνία υπεγράφη το 2003 και τα Ηνωμένα Έθνη και η Εθνική Μεταβατική Κυβέρνηση της Λιβερίας εφαρμόζουν με αργό ρυθμό μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας, δεν θεωρείται πιθανό να έχει βελτιωθεί από το 1996 έως σήμερα η ικανότητα της κυβέρνησης να διαχειριστεί το οικείο μητρώο. Η ΔΟΠΑ δεν έχει ακόμη διεξάγει έλεγχο στο πλαίσιο του ΠΠΕΔΕΑ στη Λιβερία λόγω της κατάστασης εξαιτίας του θέματος της ασφάλειας.

(73) Οι αρχές της Λιβερίας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των κάτωθι αερομεταφορέων επέδειξαν αδυναμία να διενεργήσουν επαρκή εποπτεία όσον αφορά την ασφάλεια επί των ακόλουθων αερομεταφορέων: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι όλοι οι αερομεταφορείς που έλαβαν πιστοποίηση στη Λιβερία πρέπει να υποβληθούν σε απαγόρευση λειτουργίας και να συμπεριληφθούν στο παράρτημα Α.

Αερομεταφορείς της Σιέρρα Λεόνε

(75) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της Air Universal Ltd. Οι εν λόγω ελλείψεις εντοπίστηκαν από τη Σουηδία, κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης, οι οποίοι διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([3]).

(76) Οι αρχές της Σιέρρα Λεόνε που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία δεν συνεργάστηκαν πλήρως με την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Σουηδίας όταν διατυπώθηκαν ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια λειτουργίας της Air Universal Ltd που έλαβε πιστοποίηση στο εν λόγω κράτος, όπως καταδεικνύεται από την

([1]) Ρυθμιστική Ομάδα ΗΒ- Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας — Έκθεση επίβλεψης αεροσκάφους, 5 Μαρτίου 1996 (Κωδικός γραφείου: 223).

([2]) Αλληλογραφία μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών της Λιβερίας και της Γενικής Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας του ΗΒ για την «ανικανότητα, εξαιτίας των εμφύλιων συγκρούσεων στη Λιβερία, να διατηρήσει τον ρυθμιστικό έλεγχο επί αεροσκαφών εγγεγραμμένων στο μητρώο της Λιβερίας», 28 Αυγούστου 1996.

([3]) LFV-S-04-0037

▼B

απουσία απάντησης στην αλληλογραφία του εν λόγω κράτους μέλους.

(77) Η εξουσιοδότηση λειτουργίας ή η τεχνική άδεια τυχόν αερομεταφορέων υπό την εποπτεία της Σιέρρα Λεόνε έχει προηγουμένως απορριφθεί ή ανακληθεί από το Ηνωμένο Βασίλειο.

(78) Ενώ το Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα της Air Universal Ltd εκδόθηκε από τη Σιέρρα Λεόνε, υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία τα οποία καταδεικνύουν ότι ο αερομεταφορέας έχει αυτή τη στιγμή την κύρια επιχειρηματική του έδρα στην Ιορδανία, αντίθετα προς τις απαιτήσεις του παραρτήματος 6 της σύμβασης του Σικάγου.

(79) Οι αρχές της Σιέρρα Λεόνε που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία της Air Universal Ltd δεν διενήργησαν κατάλληλη εποπτεία επί του εν λόγω αερομεταφορέα, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.

(80) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι η Air Universal Ltd δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

(81) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία σοβαρών ελλείψεων όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους των αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Σιέρρα Λεόνε. Οι εν λόγω ελλείψεις διαπιστώθηκαν από τρία κράτη μέλη, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Μάλτα και τη Σουηδία, κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης, οι οποίοι διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([1]).

(82) Οι αρχές της Σιέρρα Λεόνε που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία δεν συνεργάστηκαν πλήρως με τις αρχές πολιτικής αεροπορίας της Σουηδίας και της Μάλτας όταν διατυπώθηκαν ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια της λειτουργίας της Air Universal Ltd που έλαβε πιστοποίηση στο εν λόγω κράτος, όπως καταδεικνύεται από την απουσία απάντησης στην αλληλογραφία του εν λόγω κράτους μέλους.

(83) Οι αρχές της Σιέρρα Λεόνε που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία επέδειξαν ανεπάρκεια ως προς την εφαρμογή και επιβολή των σχετικών προτύπων ασφαλείας, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου. Η Σιέρρα Λεόνε δεν έχει θέσει σε εφαρμογή ένα κατάλληλο σύστημα για την εποπτεία των οικείων αερομεταφορέων ή των αεροσκαφών, ούτε έχει την τεχνική δυνατότητα ή τους πόρους να εκτελέσει αυτό το καθήκον. Ορισμένοι κάτοχοι Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) που εκδόθηκε από τη Σιέρρα Λεόνε δεν είχαν την κύρια επιχειρηματική τους έδρα στη Σιέρρα Λεόνε, αντίθετα προς τις απαιτήσεις του παραρτήματος 6 της σύμβασης του Σικάγου.

(84) Το πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων που υπεβλήθη από τη Σιέρρα Λεόνε θεωρείται ακατάλληλο (ή ανεπαρκές) για να αντιμετωπιστούν τις διαπιστωμένες σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας. Η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Σιέρρα Λεόνε έχει αναθέσει σε ιδιωτική εταιρεία, την International Aviation Surveyors (IAS), να διεξάγει δραστηριότητες εποπτείας εξ ονόματός της. Ωστόσο, οι διευθετήσεις μεταξύ των δύο μερών που συμπεριλαμβάνονται σε Μνημόνιο Συμφωνίας ([2]) δεν παρέχουν ένα κατάλληλο σύστημα

([1]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

([2]) Μνημόνιο Συμφωνίας μεταξύ της Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας της Σιέρρα Λεόνε και της FAST International Aviation Surveyors όσον αφορά τον έλεγχο, την επιτήρηση και την παροχή ρυθμιστικών υπηρεσιών σε εξωπεριφερειακούς αερομεταφορείς (IAS/SL DCA MOA 201101).

▼B

εποπτείας των αεροσκαφών που είναι εγγεγραμμένα στο μητρώο της Σιέρρα Λεόνε. Ειδικότερα:

— Τα αεροσκάφη/οι αεροπορικές εταιρείες που αποτελούν αντικείμενο του Μνημονίου Συμφωνίας δεν είχαν τη βάση τους στη Σιέρρα Λεόνε και το προσωπικό της IAS δεν είχε τη βάση του ούτε στη Σιέρρα Λεόνε, ούτε στην χώρα στην οποία είχαν τη βάση τους οι αεροπορικές εταιρείες·

— η IAS δεν φαινόταν να έχει εκτελεστικές εξουσίες·

— η IAS ανέλαβε την ευθύνη των στερεότυπων ελέγχων επί των υπόψη αεροπορικών εταιρειών, αλλά δεν είχε προσδιοριστεί το επίπεδο των δραστηριοτήτων ελέγχου·

— το Μνημόνιο Συμφωνίας καθιέρωσε συμβατική σχέση μεταξύ της IAS και των σχετικών αεροπορικών εταιρειών·

— το Μνημόνιο Συμφωνίας δεν φαίνεται να αντιμετωπίζει επαρκώς την επιτήρηση των αεροπορικών δραστηριοτήτων.

(85) Οι αρχές της Σιέρρα Λεόνε που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των κάτωθι αερομεταφορέων επέδειξαν αδυναμία να διενεργήσουν επαρκή εποπτεία όσον αφορά την ασφάλεια επί των ακόλουθων αερομεταφορέων: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd., Air Rum Ltd., Air Salone, Ltd., Air Universal Ltd., Destiny Air Services Ltd., First Line Air (SL) Ltd., Heavylift Cargo, Paramount Airlines, Ltd., Star Air Ltd., Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι όλοι οι αερομεταφορείς που έλαβαν πιστοποίηση στη Σιέρρα Λεόνε πρέπει να υποβληθούν σε απαγόρευση λειτουργίας και να συμπεριληφθούν στο παράρτημα Α.

Αερομεταφορείς της Σουαζιλάνδης

(87) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία σοβαρών ελλείψεων όσον αφορά την ασφάλεια εκ μέρους της Jet Africa, αερομεταφορέα που έχει λάβει πιστοποίηση στη Σουαζιλάνδη. Οι εν λόγω ελλείψεις διαπιστώθηκαν από τις Κάτω Χώρες κατά τη διάρκεια ελέγχων στο διάδρομο προσγείωσης, οι οποίοι διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA ([1]).

(88) Η Jet Africa δεν απάντησε επαρκώς και εγκαίρως στην έρευνα της αρχής πολιτικής αεροπορίας των Κάτω Χωρών σχετικά με τις πτυχές ασφάλειας της λειτουργίας της, επιδεικνύοντας έλλειψη διαφάνειας ή ενημέρωσης, όπως καταδεικνύεται από την απουσία απάντησης στην αλληλογραφία του εν λόγω κράτους μέλους.

(89) Δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι υπεβλήθη από την Jet Africa πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων για να αντιμετωπιστούν οι σοβαρές ελλείψεις ασφαλείας ως απάντηση στο αίτημα των Κάτω Χωρών.

(90) Οι αρχές της Σουαζιλάνδης που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία επέδειξαν ανεπάρκεια ως προς την εφαρμογή και επιβολή των σχετικών προτύπων ασφαλείας, ιδίως όπως καταδεικνύεται από τον έλεγχο στο πλαίσιο του ΠΠΕΔΕΑ που διενεργήθηκε τον Μάρτιο του 1999. Η έκθεση ελέγχου ([2]) καταλήγει στο συμπέρασμα ότι κατά τη στιγμή του ελέγχου η Σουαζιλάνδη δεν ήταν σε θέση να αναλάβει ικανοποιητικά αρμοδιότητες σχετικά με την εποπτεία της ασφάλειας των αεροπορικών της εταιρειών και του οικείου μητρώου αεροσκαφών. Στην έκθεση σημειώνεται επίσης ότι δεν κατέστη δυνατόν να προσδιορισθεί ο πραγματικός αριθμός των αεροσκαφών που ήταν εγγεγραμμένα στο μητρώο, δεδομένου ότι δεν ήταν κανονική η ενημέρωση του

([1]) CAA/NL-2004-98

([2]) Συνοπτική έκθεση ΔΟΠΑ-ΠΠΕΔΕΑ — Έλεγχος της Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας της Σουαζιλάνδης, (Mbabane 9-12 Μαρτίου 1999).

▼B

μητρώου. Ούτε ήταν δυνατόν η ομάδα ελέγχου να προσδιορίσει τον πραγματικό αριθμό αδειών προσωπικού τις οποίες είχε εκδώσει η Σουαζιλάνδη και οι οποίες εξακολουθούσαν να είναι έγκυρες, εφόσον τα αρχεία δεν ενημερώνονταν. Δεν πραγματοποιήθηκε καμία αποστολή παρακολούθησης του ελέγχου στο πλαίσιο του ΠΠΕΔΕΑ, διότι η Σουαζιλάνδη δεν διαβίβασε στη ΔΟΠΑ πληροφορίες για την πρόοδο που σημειώθηκε κατά την εφαρμογή του σχεδίου δράσης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που επισημαίνονται στα πορίσματα ελέγχου.

(91) Οι αρχές της Σουαζιλάνδης που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των κάτωθι αερομεταφορέων επέδειξαν αδυναμία να διενεργήσουν επαρκή εποπτεία όσον αφορά την ασφάλεια επί των ακόλουθων αερομεταφορέων: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι όλοι οι αερομεταφορείς που έλαβαν πιστοποίηση στη Σουαζιλάνδη πρέπει να υποβληθούν σε απαγόρευση λειτουργίας και να συμπεριληφθούν στο παράρτημα Α.

Γενικά κριτήρια για τους αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κατάλογο

(93) Εφόσον δεν τίθεται πρόβλημα ασφάλειας, είναι δυνατόν αν επιτραπεί σε όλους τους αερομεταφορείς που προαναφέρονται να ασκούν δικαιώματα κυκλοφορίας χρησιμοποιώντας πλήρως εκμισθωμένο αεροσκάφος ενός αερομεταφορέα ο οποίος δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

(94) Ο κοινοτικός κατάλογος πρέπει να επικαιροποιείται τακτικά και κάθε φορά που απαιτείται, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις όσον αφορά την ασφάλεια των υπόψη αερομεταφορέων και με βάση νέα αποδεικτικά στοιχεία για διορθωτικές δράσεις που έχουν αναληφθεί.

Αερομεταφορείς που δεν συμπεριλαμβάνονται στον κατάλογο

(95) Υπό το πρίσμα των αποδεικτικών στοιχείων που παρασχέθηκαν από την Tuninter και από τις αρχές της Τυνησίας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική της εποπτεία, καθώς και της διαβεβαίωσης που παρασχέθηκε από την Ιταλία, εκτιμάται ότι υπάρχουν τεκμηριωμένα αποδεικτικά στοιχεία ότι αντιμετωπίστηκαν από τον εν λόγω αερομεταφορέα οι ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια δύο επιτόπιων ελέγχων από τις ιταλικές αρχές.

(96) Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από τη Γερμανία, εκτιμάται ότι δεν υφίστανται πλέον τεκμηριωμένα αποδεικτικά στοιχεία για την αδυναμία ή απροθυμία των αρχών του Τατζικιστάν που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των αερομεταφορέων που έλαβαν πιστοποίηση στο εν λόγω κράτος.

(97) Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από το Βέλγιο, οι οποίες καταδεικνύουν ότι αντιμετωπίστηκαν πλήρως οι ελλείψεις που οδήγησαν το Βέλγιο να εκδώσει απαγόρευση λειτουργίας στο έδαφός του της I.C.T.T.P.W. και της South Airlines, εκτιμάται ότι δεν υφίστανται τεκμηριωμένα αποδεικτικά στοιχεία για συνεχιζόμενες σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας εκ μέρους των εν λόγω αερομεταφορέων.

(98) Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από τη Γερμανία, οι οποίες καταδεικνύουν ότι το συγκεκριμένο αεροσκάφος που ήταν υπεύθυνο για την επιβολή περιορισμού λειτουργίας στην Atlant Soyuz δεν συγκαταλέγεται πλέον στον στόλο της, εκτιμάται ότι δεν υφίστανται τεκμηριωμένα αποδεικτικά στοιχεία για συνεχιζό-

▼B

μενες σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας εκ μέρους του εν λόγω αερομεταφορέα.

(99) Βάσει των πληροφοριών που είναι διαθέσιμες αυτή τη στιγμή, εκτιμάται ότι δεν υφίστανται τεκμηριωμένα αποδεικτικά στοιχεία μη αντιμετώπισης των σοβαρών ελλείψεων ασφάλειας εκ μέρους της Air Mauritanie. Ωστόσο, η ικανότητα των αρχών της Μαυριτανίας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία του εν λόγω αερομεταφορέα χρειάζεται να εκτιμηθεί περαιτέρω. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να διενεργηθεί από την Επιτροπή, με τη βοήθεια των αρχών κάθε ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, εντός 2 μηνών, αξιολόγηση των αρχών της Μαυριτανίας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία του εν λόγω αερομεταφορέα και των επιχειρήσεων ευθύνης του.

(100) 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

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τον κοινοτικό κατάλογο των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο Κεφάλαιο ΙΙ του βασικού κανονισμού.

Άρθρο 2

Απαγόρευση λειτουργίας

1. Οι αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Α υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας για το σύνολο των δραστηριοτήτων τους.

2. Οι αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Β υπόκεινται σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Κοινότητας. Οι περιορισμοί λειτουργίας συνίστανται στην απαγόρευση χρήσης συγκεκριμένου αεροσκάφους ή συγκεκριμένων τύπων αεροσκαφών που παρατίθενται στο παράρτημα Β.

Άρθρο 3

Εφαρμογή

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνουν δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού προκειμένου να επιβάλλουν στο έδαφός τους τις απαγορεύσεις λειτουργίας που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο, στις οποίες υπόκεινται οι αερομεταφορείς στους οποίους απευθύνονται οι εν λόγω απαγορεύσεις.

Άρθρο 4

Έναρξη ισχύος

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.

▼M6

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥΣ [1]

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον διαφέρει)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR KORYO	Άγνωστος	KOR	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας (ΛΔΚ)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Σουδάν
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Αφγανιστάν
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Άγνωστος	VRB	Ρουάντα
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Αγκόλα
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ουκρανία
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ουκρανία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ) που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία, μεταξύ των οποίων:		—	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

[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.

▼**M6**

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον διαφέρει)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Υπουργική υπογραφή (διάταγμα 78/205)	LCG	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

▼**M6**

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον διαφέρει)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, μεταξύ των οποίων:			Ισημερινή Γουινέα
CRONOS AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ισημερινή Γουινέα
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	ά.α.	Ισημερινή Γουινέα
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ισημερινή Γουινέα

▼**M6**

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον διαφέρει)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
GUINEA AIRWAYS	738	ά.α.	Ισημερινή Γουινέα
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ισημερινή Γουινέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρχές της Ινδονησίας που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία, μεταξύ των οποίων:			Ινδονησία
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Ινδονησία
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Άγνωστος	Ινδονησία
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Ινδονησία
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Άγνωστος	Ινδονησία
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Άγνωστος	Ινδονησία
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Άγνωστος	Ινδονησία
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Άγνωστος	Ινδονησία
CARDIG AIR	121-013	Άγνωστος	Ινδονησία
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Άγνωστος	Ινδονησία
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Ινδονησία
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Άγνωστος	Ινδονησία
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Ινδονησία
EASTINDO	135-038	Άγνωστος	Ινδονησία
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Άγνωστος	Ινδονησία
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Άγνωστος	Ινδονησία
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Ινδονησία
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Ινδονησία
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Ινδονησία
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Ινδονησία
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Ινδονησία
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Ινδονησία
KURA-KURA AVIATION	135-016	Άγνωστος	Ινδονησία
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Ινδονησία
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Ινδονησία
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Άγνωστος	Ινδονησία
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Άγνωστος	Ινδονησία
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Ινδονησία

▼**M6**

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον διαφέρει)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Ινδονησία
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Άγνωστος	Ινδονησία
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Ινδονησία
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Ινδονησία
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Άγνωστος	Ινδονησία
PURA WISATA BARUNA	135-025	Άγνωστος	Ινδονησία
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Ινδονησία
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Ινδονησία
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Άγνωστος	Ινδονησία
SMAC	135-015	SMC	Ινδονησία
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Ινδονησία
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Άγνωστος	Ινδονησία
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Άγνωστος	Ινδονησία
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Ινδονησία
TRAVIRA UTAMA	135-009	Άγνωστος	Ινδονησία
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Ινδονησία
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Ινδονησία
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Ινδονησία
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Ινδονησία
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Ινδονησία
Όλοι οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργισίας, μεταξύ των οποίων:		—	Δημοκρατία της Κιργισίας
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Δημοκρατία της Κιργισίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργισίας
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Δημοκρατία της Κιργισίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργισίας
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Δημοκρατία της Κιργισίας
BOTIR AVIA	10	BTR	Δημοκρατία της Κιργισίας
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Δημοκρατία της Κιργισίας
DAMES	20	DAM	Δημοκρατία της Κιργισίας
EASTOK AVIA	15	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργισίας
ESEN AIR	2	ESD	Δημοκρατία της Κιργισίας
GALAXY AIR	12	GAL	Δημοκρατία της Κιργισίας

▼**M6**

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον διαφέρει)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Δημοκρατία της Κιργισίας
INTAL AVIA	27	INL	Δημοκρατία της Κιργισίας
ITEK AIR	04	IKA	Δημοκρατία της Κιργισίας
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Δημοκρατία της Κιργισίας
KYRGYZSTAN	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργισίας
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Δημοκρατία της Κιργισίας
MAX AVIA	33	MAI	Δημοκρατία της Κιργισίας
OHS AVIA	09	OSH	Δημοκρατία της Κιργισίας
S GROUP AVIATION	6	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργισίας
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Δημοκρατία της Κιργισίας
SKY WAY AIR	21	SAB	Δημοκρατία της Κιργισίας
TENIR AIRLINES	26	TEB	Δημοκρατία της Κιργισίας
TRAST AERO	05	TSJ	Δημοκρατία της Κιργισίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας, μεταξύ των οποίων:	—	—	Λιβερία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, μεταξύ των οποίων:	—	—	Σιέρα Λεόνε
AIR RUM, LTD	Άγνωστος	RUM	Σιέρα Λεόνε
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Άγνωστος	BVU	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 της Σουαζιλάνδης, μεταξύ των οποίων:	—	—	Σουαζιλάνδη
AERO AFRICA (PTY) LTD	Άγνωστος	RFC	Σουαζιλάνδη
JET AFRICA SWAZILAND	Άγνωστος	OSW	Σουαζιλάνδη
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Άγνωστος	RSN	Σουαζιλάνδη
SCAN AIR CHARTER, LTD	Άγνωστος	Άγνωστος	Σουαζιλάνδη

▼**M6**

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον διαφέρει)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Άγνωστος	SWX	Σουαζιλάνδη
SWAZILAND AIRLINK	Άγνωστος	SZL	Σουαζιλάνδη

▼**M6**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ([1])

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (και εμπορική ονομασία του, εφόσον διαφέρει)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους	Σήμα(τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται, αριθμός (οί) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολογίου
AIR BANGLADESH	17	BGD	Μπαγκλαντές	B747-269B	S2-ADT	Μπαγκλαντές
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός από το: LET 410 UVP	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός από το: D6-CAM (851336)	Κομόρες
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός από το: B767-266 ER	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός από το: 9Q-CJD (αριθ. σειράς κατασκευής 23 178)	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

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