

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2015/2322 DE LA COMISIÓN**de 10 de diciembre de 2015****que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 4, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión ⁽²⁾ establece la lista comunitaria que, según lo previsto en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005, recoge las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (2) En aplicación del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, algunos Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, la «AESA») pusieron en conocimiento de la Comisión una serie de datos que son pertinentes para la actualización de dicha lista. También algunos terceros países comunicaron información pertinente. Sobre la base de dicha información, procede actualizar la lista comunitaria.
- (3) Todas las compañías aéreas afectadas fueron informadas por la Comisión, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión reglamentaria, de los hechos y argumentos esenciales por los que podría decidirse imponerles una prohibición de explotación dentro de la Unión o modificar las condiciones de esa prohibición en el caso de las compañías ya incluidas en la lista comunitaria.
- (4) La Comisión brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar la documentación que le habían facilitado los Estados miembros, así como de comunicar sus observaciones por escrito y hacer una presentación oral de su posición ante la Comisión y ante el Comité establecido por el Reglamento (CEE) n° 3922/1991 del Consejo ⁽³⁾ (en lo sucesivo, el «Comité de Seguridad Aérea»).
- (5) La Comisión ha informado al Comité de Seguridad Aérea sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n° 2111/2005 y del Reglamento (CE) n° 473/2006 ⁽⁴⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Botsuana, la República de Guinea, la India, Indonesia, Irán, Irak, Kazajistán, Líbano, Madagascar, Mozambique, Nepal, Filipinas, Sudán, Taiwán, Tailandia y Zambia. La Comisión también ha facilitado información al Comité de Seguridad Aérea sobre la situación de la seguridad aérea en Georgia, Libia, Santo Tomé y Príncipe, Tayikistán y Yemen, y sobre las consultas técnicas con la Federación de Rusia.
- (6) La AESA presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea los resultados del análisis de los informes de las auditorías realizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, la «OACI») en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional «USOAP» en sus siglas

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 14).

⁽³⁾ Reglamento (CEE) n° 3922/1991 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n° 473/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establecen las normas de aplicación de la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

inglesas). En este contexto, se invitó también a los Estados miembros a conceder prioridad a las inspecciones en rampa de aquellas compañías aéreas cuyas licencias hayan sido expedidas por Estados respecto de los cuales haya detectado la OACI la existencia de problemas de seguridad importantes («SSC» en sus siglas inglesas) o en relación con los cuales haya observado la AESA deficiencias significativas en sus sistemas de supervisión de la seguridad. Además de las consultas evacuadas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005, la priorización de las inspecciones en rampa permitirá obtener más información sobre el nivel de seguridad que ofrezcan las compañías aéreas con licencias de esos Estados.

- (7) La AESA también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizadas en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras («SAFA» en sus siglas inglesas) de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión ⁽¹⁾.
- (8) Además, la AESA informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea acerca de los proyectos de asistencia técnica realizados en Estados afectados por las medidas o el seguimiento adoptados en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005. Facilitó información sobre los planes y peticiones de más asistencia técnica y cooperación a fin de reforzar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil para contribuir a resolver los casos de incumplimiento de las normas internacionales de aviación civil aplicables. En este contexto, se invitó a los Estados miembros a responder a dichas peticiones de forma bilateral en coordinación con la Comisión y la AESA. A este respecto, la Comisión hizo hincapié en la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la base de datos de la Red de Colaboración y Asistencia en Seguridad Operacional de la OACI («SCAN» en sus siglas inglesas), acerca de la asistencia técnica que están prestando la Unión y sus Estados miembros para mejorar la seguridad aérea en todo el mundo.
- (9) Eurocontrol puso al día a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre la función de alarma del programa SAFA y las estadísticas actuales sobre los mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de la Unión

- (10) Tras el análisis efectuado por la AESA de la información obtenida de las inspecciones en rampa realizadas a las aeronaves de algunas compañías aéreas de la Unión o de la información resultante de las inspecciones de normalización efectuadas por la propia AESA y de otras inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros han adoptado medidas de ejecución y han informado de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Malta comunicó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea ciertas medidas que había adoptado con respecto a una serie de compañías aéreas maltesas, mientras que Estonia informó de la situación de la compañía aérea *AS Avies*. Antes de la reunión del Comité de Seguridad Aérea, Grecia proporcionó información sobre determinadas medidas que había adoptado con respecto a una serie de compañías aéreas griegas.
- (11) Los Estados miembros han reiterado su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que cualquier información pertinente en materia de seguridad indique la existencia de riesgos inminentes por no cumplir alguna compañía aérea de la Unión las normas de seguridad aplicables.

Compañías aéreas de Botsuana

- (12) La Autoridad de Aviación Civil de Botsuana («CAAB») facilitó información sobre los progresos realizados en la resolución de SSC y otras constataciones de la OACI en una carta de 27 de agosto de 2015. La CAAB demostró que ha realizado nuevos progresos en relación con la aplicación de las normas de seguridad internacionales. La CAAB mantiene conversaciones con la oficina regional de la OACI para recibir más asistencia en la resolución de los SSC y otras constataciones. La CAAB ha solicitado a la OACI que realice una misión de validación coordinada de la OACI («ICVM» en sus siglas inglesas) antes de finales de 2015 con el fin de verificar la resolución de los SSC.
- (13) La mejora en la aplicación de las normas de seguridad internacionales y la información de seguridad disponible no respaldan una decisión de imponer una prohibición o restricciones operativas a las compañías aéreas certificadas en Botsuana. No obstante, la Comisión considera que la situación debe seguir siendo objeto de un estrecho seguimiento.
- (14) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Botsuana.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

Compañías aéreas de la República de Guinea

- (15) Tal y como se acordó en la reunión técnica con la Comisión, celebrada en Bruselas en enero de 2013, las autoridades competentes de la República de Guinea (*Direction nationale de l'aviation civile*, «DNAC»), han facilitado periódicamente a la Comisión información sobre la aplicación en curso del plan de medidas correctoras, que fue aprobado por la OACI en diciembre de 2012, y sobre todas las actividades a él asociadas.
- (16) El último informe de situación presentado por la DNAC, recibido por la Comisión el 10 de agosto de 2015, expone las actividades y novedades más recientes que han tenido lugar en la aplicación del citado plan, que en la actualidad se centra en el estado del proceso de certificación de los operadores aéreos y la matriculación de las aeronaves. Todos los certificados de operador aéreo («AOC») previamente existentes se suspendieron a finales de marzo de 2013. Ha finalizado el proceso íntegro (en cinco fases) de certificación del cumplimiento de las normas de la OACI de las compañías aéreas *Eagle Air* y *PROBIZ Guinée* y dichas compañías obtuvieron sus AOC el 10 de abril de 2015 (AOC n° 1/DNAC/2015) y el 4 de agosto de 2015 (AOC n° 2/DNAC/2015), respectivamente. Otras cuatro compañías aéreas –*Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* e *Ijet Aviation*– han iniciado también el proceso de certificación.
- (17) La matriculación de aeronaves ha progresado y la DNAC informó de que se han añadido cinco nuevas aeronaves al registro de aeronaves.
- (18) La aplicación gradual del plan de medidas correctoras, de conformidad con lo aprobado por la OACI en diciembre de 2012, y la información disponible en materia de seguridad no justifican, en la actualidad, una decisión de imponer una prohibición o restricciones operativas a las compañías aéreas certificadas en la República de Guinea. No obstante, la situación debe seguir siendo objeto de un estrecho seguimiento.
- (19) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la República de Guinea.
- (20) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de la India

- (21) El 20 de octubre de 2015 se celebraron consultas técnicas entre la Comisión, la AESA, los Estados miembros y representantes de la Dirección General de Aviación Civil de la India («DGCA india») y de la compañía aérea *Air India*. La DGCA india facilitó detalles concretos en relación con las medidas de sostenibilidad que está aplicando a fin de mejorar su capacidad de supervisión de la seguridad. Las consultas técnicas también se utilizaron como ocasión para debatir con la DGCA india la interacción de las compañías aéreas indias con el programa SAFA.
- (22) Estas consultas pusieron de manifiesto que, aunque la DGCA india ha aplicado algunas medidas para determinar la sostenibilidad de las mejoras en la seguridad de la aviación logradas hasta la fecha, son necesarias nuevas medidas en diversos ámbitos. Por otra parte, la DGCA india está recurriendo a la base de datos SAFA para el seguimiento de los resultados de las compañías aéreas indias en el marco del programa SAFA. Prueba de ello es que la DGCA india informó de que en junio de 2015 se había reunido con *Air India* para examinar los procesos en marcha dentro de *Air India* en relación con la forma en que *Air India* gestiona sus resultados dentro del programa SAFA.
- (23) *Air India* facilitó una visión global de su sistema de gestión de la seguridad, un resumen de la información estadística de SAFA por flota, ejemplos de su estrategia de comunicación para el programa de gestión de la seguridad y datos del proceso SAFA que ha implantado para una mejora constante.
- (24) En cartas de fecha 29 de octubre de 2015 y como consecuencia de las consultas técnicas, la Comisión dirigió reiteradamente a la DGCA india una serie de mensajes, entre ellos que la ejecución del programa SAFA de las compañías aéreas indias debería ser objeto de un seguimiento más cuidadoso. La Comisión también indicó a *Air India* que era necesario demostrar el progreso en relación con la gestión del proceso SAFA mediante sus

resultados dentro del programa SAFA. Se puso en conocimiento tanto de la DGCA india como de *Air India* la responsabilidad que recae en la AESA, en aplicación del Reglamento (UE) n° 452/2014 de la Comisión ⁽¹⁾ (Parte-TCO), de realizar evaluaciones de seguridad de operadores de terceros países, así como del hecho de que los resultados en el marco del programa SAFA son uno de los elementos esenciales que toma en consideración la AESA al realizar estas evaluaciones.

- (25) La Comisión tomó nota de la información facilitada por la DGCA india y por *Air India*. Se determinó que, en esta ocasión, no es necesario imponer ninguna prohibición ni restricciones operativas a las compañías aéreas certificadas en la India, pero que es preciso seguir celebrando nuevas consultas técnicas con objeto de que las cuestiones relacionadas con la seguridad puedan debatirse de manera regular.
- (26) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la India.
- (27) La Comisión se propone continuar sus consultas oficiales con la DGCA india, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 473/2006.
- (28) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas indias en virtud del Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas de Indonesia

- (29) Las consultas con las autoridades competentes de Indonesia (Dirección General de Aviación Civil de Indonesia, «DGCA indonesia»), continúan con el fin de realizar un seguimiento de los avances de la DGCA indonesia para garantizar que la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en el país cumple las normas de seguridad internacionales. A raíz de la auditoría realizada por la OACI en mayo de 2014, la DGCA indonesia finalizó su plan de medidas correctoras y actualmente está ultimando las medidas que figuran en él. A petición de la DGCA indonesia, se organizó una reunión técnica el 29 de octubre entre la Comisión, la AESA, algunos Estados miembros y la DGCA indonesia, así como las compañías aéreas *Citilink*, *Lion Air* y *Batik Air*. En esa reunión quedó patente que se están elaborando las medidas correctoras necesarias para rectificar los problemas de anteriores auditorías, pero que tales medidas se encuentran todavía en diversas fases de ejecución. La principal deficiencia detectada es la realización de inspecciones a las compañías aéreas y a las aeronaves. Para realizar esta tarea se cuenta con procedimientos, pero estos no siempre se siguen en la práctica. El número de problemas constatados durante las inspecciones sigue siendo bajo y la comunicación de dichos problemas a las compañías que son objeto de inspección no siempre se realiza de acuerdo con los procedimientos aplicables. Se carece de procedimientos adecuados para efectuar el seguimiento de los problemas, el seguimiento efectivo de estos sigue siendo escaso y los plazos no se respetan ni tampoco se exige siempre su cumplimiento. La DGCA indonesia ha de ocuparse de unos 59 AOC y varias de estas compañías aéreas están creciendo a gran velocidad. Es fundamental que la DGCA indonesia se adapte a ese ritmo de crecimiento.
- (30) La compañía aérea *Citilink* hizo una presentación sobre el desarrollo de la compañía y la gestión de la seguridad en la misma. El crecimiento de la compañía continúa, con cerca de ocho aeronaves nuevas cada año, mientras que los sistemas y procedimientos parecen estabilizarse gradualmente. El análisis de los datos de vuelo ha mejorado y la compañía es consciente de los riesgos operativos. El sistema de gestión de la seguridad está establecido, pero necesita desarrollarse, en particular en lo que se refiere al bajo porcentaje de notificación de incidentes y otros sucesos.
- (31) Las compañías *Lion Air* y *Batik Air* efectuaron una presentación conjunta, ya que ambas forman parte de *Lion Air Group*. El crecimiento de estas dos compañías aéreas sigue siendo considerable. Está previsto que cada una de ellas reciba unas diez aeronaves nuevas en 2016 y un número comparable de aeronaves en los años siguientes. Los principales desafíos que tienen que afrontar esas compañías aéreas son la contratación y la formación de personal suficiente en todos los ámbitos. Ambas compañías aéreas presentaron planes para la formación de tripulaciones de vuelo y para la contratación y formación de personal de otro tipo. El nivel mínimo de cualificación de los pilotos recién contratados y los requisitos para ascender al puesto de capitán en *Lion Air* son relativamente limitados en relación con el entorno operativo, a menudo difícil. Como consecuencia de ello, y debido al rápido crecimiento de la compañía aérea, hay un elevado número de pilotos relativamente inexpertos en *Lion Air*. Ello podría estar relacionado con el elevado número de aproximaciones no estabilizadas y el alto riesgo de incidentes en el aterrizaje (aterrizajes violentos, salidas de pista). Ejemplo de ello es la salida de pista que la compañía aérea

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

Batik Air sufrió el 6 de noviembre de 2015. Por lo que se refiere a este incidente específico, la DGCA indonesia y la compañía aérea *Batik Air* han tomado medidas inmediatas para investigar debidamente el incidente y adoptar medidas de atenuación. Por otra parte, el sistema de seguimiento de datos de vuelo ha mejorado y está produciendo resultados y mejoras significativos en materia de seguridad. El sistema de gestión de la seguridad parece estar bien desarrollado y, en los últimos tiempos, la notificación de incidentes y sucesos ha empezado a mejorar también, aunque la aplicación efectiva y la detección de riesgos deben perfeccionarse. En la reunión quedó patente que el rápido crecimiento y la relativa inexperiencia de las tripulaciones de vuelo constituyen una amenaza para *Lion Air* y *Batik Air*.

- (32) La DGCA indonesia fue invitada a una comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea el 25 de noviembre de 2015. La DGCA indonesia volvió a abordar los puntos que ya había expuesto en la reunión técnica de 29 de octubre de 2015, entre los que figuraban el programa de vigilancia continua y el sistema de gestión de las constataciones. Se presentaron los resultados de las actividades de vigilancia de que habían sido objeto las cuatro compañías aéreas indonesias actualmente exentas de la prohibición general impuesta a las compañías aéreas indonesias, así como las tres compañías aéreas presentes en la comparecencia. La DGCA indonesia presentó también los avances del sistema de gestión de los riesgos de seguridad. La DGCA indonesia invitó a la Comisión a realizar una visita de verificación sobre el terreno. Este tipo de visita constituirá una oportunidad para examinar los avances logrados y determinar el nivel de aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales por parte de la autoridad y las compañías aéreas.
- (33) Las compañías aéreas *Citilink*, *Lion Air* y *Batik Air* presentaron los avances logrados en materia de gestión de la seguridad y su sistema de aplicación en este ámbito, que en líneas generales estaban en consonancia con la presentación efectuada durante la reunión técnica de 29 de octubre.
- (34) En una carta de 22 de octubre de 2015, la DGCA indonesia informó a la Comisión de que se habían certificado dos nuevas compañías aéreas desde la última actualización, a saber, el AOC nº 135-054 se había expedido a *Alda Trans Papua*, y el AOC nº 135-059 se había expedido a *Weststar Aviation Indonesia*. Ahora bien, la DGCA indonesia no facilitó pruebas que demuestren que se garantiza la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas en cumplimiento de las normas de seguridad internacionales. En la misma carta, la DGCA indonesia informó a la Comisión de la revocación de los AOC de las compañías aéreas *Pacific Royale Airways* (AOC 121-045), *Air Maleo* (AOC 121-041, solo operaciones de carga nacionales), *Manunggal Air Service* (AOC 121-020), *Nusantara Buana Air* (AOC 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, AOC 135-006) y *Asconusa Air Transport* (AOC 135-022).
- (35) A pesar de haberse observado progresos desde la auditoría de la OACI de mayo de 2014, e incluso desde la reunión técnica de octubre, la verificación de las mejoras es un requisito previo para cobrar la confianza necesaria en el ámbito de la seguridad y considerar la posibilidad de relajar de nuevo la prohibición de explotación impuesta a las compañías aéreas indonesias. Por consiguiente, en 2016 se organizará una visita de evaluación sobre el terreno de la UE para recabar la información necesaria. En estos momentos, sin embargo, no hay pruebas suficientes que respalden una decisión de relajar de nuevo la prohibición de explotación impuesta a las compañías aéreas de Indonesia, en particular en lo que se refiere a *Citilink*, *Lion Air* y *Batik Air*.
- (36) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir a *Alda Trans Papua* y *Weststar Aviation* en el anexo A del Reglamento (CE) nº 474/2006. *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* y *Asconusa Air Transport* deben eliminarse del anexo A del Reglamento (CE) nº 474/2006.

Compañías aéreas de Irán

- (37) La compañía aérea *Iran Air*, certificada por la Organización de Aviación Civil de la República Islámica de Irán («CAOIRI»), se incluyó en el anexo B del Reglamento (CE) nº 474/2006 el 30 de marzo de 2010. Tras una visita de evaluación sobre el terreno, el 5 de julio de 2010 se especificaron las restricciones operativas de la flota de *Iran Air*.
- (38) *Iran Air* se dirigió a la Comisión con información sobre su flota actual, apoyada por la documentación pertinente. Solicitaba que se excluyeran todas las aeronaves de tipo A320 de las restricciones operativas, para que *Iran Air* también pudiera operar sus nuevas aeronaves de tipo A320 en la Unión. Según la información facilitada por *Iran Air*, la edad media de la flota de A320 de *Iran Air* es inferior a la de las aeronaves cuya explotación está autorizada dentro de la Unión. *Iran Air* alega también que las aeronaves pueden ser explotadas de forma fiable. No obstante, al no haberse podido verificar las pruebas aportadas, sobre la base de la información de que dispone la Comisión en la actualidad no es posible añadir nuevos aviones a la lista de aeronaves que *Iran Air* puede operar en la Unión.

- (39) De acuerdo con el AOC de *Iran Air*, el número de aeronaves de los tipos que están autorizados a operar en la Unión ha disminuido. La lista de aeronaves exentas incluidas en el anexo B del Reglamento (CE) n° 474/2006 se debe modificar en consecuencia.
- (40) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse en consonancia con la flota de aeronaves de *Iran Air* que figura actualmente en el anexo B del Reglamento (CE) n° 474/2006.

Compañías aéreas de Irak

- (41) La AESA escribió a la Autoridad de Aviación Civil Iraquí («ICAA») en cuatro ocasiones entre el 13 de junio de 2014 y el 16 de marzo de 2015 en relación con las dudas en materia de seguridad que planteaban los resultados de *Iraqi Airways* en el marco del programa SAFA. Con respecto a esas dudas, los datos de SAFA ponen de manifiesto una falta de análisis suficiente de las causas profundas por parte de *Iraqi Airways*.
- (42) *Iraqi Airways* solicitó a la AESA una autorización de operador de un tercer país («TCO») el 20 de agosto de 2014. La AESA evaluó la solicitud de TCO de *Iraqi Airways* de conformidad con los requisitos de la Parte-TCO.
- (43) La AESA, en su evaluación de la seguridad de *Iraqi Airways* a los efectos de su autorización como TCO, expresó serias dudas en cuanto a la capacidad de *Iraqi Airways* para subsanar los problemas de seguridad que se habían planteado, así como para presentar a su debido tiempo la documentación relacionada con la seguridad. La AESA llegó, pues, a la conclusión de que una evaluación suplementaria no daría lugar a la expedición de una autorización a *Iraqi Airways* y que por tanto esa compañía aérea no cumplía los requisitos aplicables del Reglamento (UE) n° 452/2014 de la Comisión. En consecuencia, el 16 de julio de 2015 la AESA rechazó la solicitud de TCO de *Iraqi Airways* por los motivos de seguridad evidentes antes descritos.
- (44) El 28 de septiembre de 2015, la Comisión remitió a la ICAA una carta que marcaba el inicio de las consultas oficiales con las autoridades responsables de la supervisión reglamentaria de las compañías aéreas certificadas en Irak, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 473/2006. En esa carta la Comisión explicaba que dichas consultas oficiales se habían entablado sobre la base de los resultados de seguridad de *Iraqi Airways* en el marco del programa SAFA, así como de la decisión negativa de la AESA con respecto a la solicitud de autorización de *Iraqi Airways* como TCO.
- (45) El 27 de octubre de 2015, la Comisión escribió a la ICAA y a *Iraqi Airways* para informar a ambas partes de que el caso de *Iraqi Airways* se había incluido en el orden del día de la reunión del Comité de Seguridad Aérea de los días 24 a 26 de noviembre de 2015 y que tanto la ICAA como *Iraqi Airways* tendrían la oportunidad de comparecer ante el Comité de Seguridad Aérea de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.
- (46) El 3 de noviembre de 2015 se celebró una reunión por videoconferencia entre la Comisión, la AESA, los Estados miembros y representantes tanto de la ICAA como de *Iraqi Airways*. Durante la videoconferencia, la ICAA presentó una descripción de sus funciones, incluyendo los principios básicos de sus operaciones de supervisión de la seguridad. Entre la información facilitada por la ICAA destacaba una visión global de la supervisión que aplica a *Iraqi Airways*, así como de la forma en que efectúa el seguimiento de la información relativa al programa SAFA. La presentación hecha por *Iraqi Airways* durante esa videoconferencia incluía, entre otros elementos, información de carácter muy general relativa a su sistema de gestión de la seguridad y la calidad y otros procesos relacionados con la seguridad.
- (47) La ICAA e *Iraqi Airways* comparecieron ante el Comité de Seguridad Aérea el 25 de noviembre de 2015. Entre otros elementos, la ICAA señaló que es responsable de la supervisión de siete titulares de AOC, incluida *Iraqi Airways*. La ICAA suministró también un resumen de las medidas programadas para reforzar sus capacidades. La AESA facilitó información sobre las dudas en materia de seguridad en que se basaba su decisión negativa respecto de la solicitud de TCO.
- (48) *Iraqi Airways* presentó varios elementos, entre ellos información relativa a su análisis y seguimiento del programa SAFA. La presentación no aportó pruebas suficientes del funcionamiento detallado del sistema de gestión de la calidad y la seguridad de *Iraqi Airways*. La información facilitada por *Iraqi Airways* no bastaba, por su naturaleza, para disipar completamente las dudas en materia de seguridad que habían dado lugar a la decisión de la AESA de denegar la autorización de *Iraqi Airways* como TCO.
- (49) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir la compañía aérea *Iraqi Airways* al anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.

- (50) Dado que esta inclusión es consecuencia directa de la decisión de la AESA de denegar la autorización como TCO, la Comisión tiene la intención de volver a examinar dicha inclusión, siempre y cuando la AESA informe a la Comisión de que considera que se cumplen las condiciones para que pueda tomar una decisión positiva en virtud de la Parte-TCO por lo que respecta a *Iraqi Airways*.

Compañías aéreas de Kazajistán

- (51) Desde julio de 2009, todas las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, salvo una, son objeto de una prohibición total de explotación debido principalmente a la incapacidad de la autoridad responsable de la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán (Comisión de Aviación Civil de Kazajistán, «CAC») para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad internacionales. Se concedió una excepción parcial con respecto a la compañía aérea *Air Astana*. *Air Astana* fue incluida en el anexo B del Reglamento (CE) n° 474/2006 y autorizada a operar en la Unión con parte de su flota, quedando limitada a su nivel de operaciones en ese momento.
- (52) En 2014, a raíz de la mejora de los registros de SAFA, *Air Astana* quedó autorizada a aumentar el nivel de sus operaciones en la Unión, aunque solamente con el tipo de aeronave con la que había sido autorizada a operar en la Unión desde 2009.
- (53) *Air Astana* fue certificada de nuevo por la CAC en abril de 2015 y en el marco de la Auditoría de Seguridad Operacional («IOSA» en sus siglas en inglés) de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional («IATA») en mayo de 2015. Esta compañía aérea presenta a la Comisión actualizaciones periódicas relativas a sus operaciones de vuelo y a sus actividades de formación y mantenimiento. En la auditoría de *Air Astana* realizada por la AESA en octubre de 2015 en el marco de la Parte-TCO no se hallaron pruebas de incumplimiento de las normas internacionales. Se comprobó que *Air Astana* contaba con una buena dotación de personal, dirigido eficazmente por un competente equipo internacional, al que se unía personal local. La organización ha desarrollado una cultura de seguridad sólida y creíble. El equipo de auditoría de la AESA recomendó por ende conceder la autorización de TCO a *Air Astana* sin efectuar constataciones.
- (54) Con el fin de facilitar información actualizada sobre las actividades de supervisión de la seguridad en Kazajistán, se invitó a la CAC a comparecer en la reunión del Comité de Seguridad Aérea de 24 de noviembre de 2015. La CAC señaló que se están aplicando varias medidas para subsanar las deficiencias detectadas por la OACI en 2014 en el marco de la ICVM, incluido el SSC en el ámbito de las operaciones aéreas. Entre dichas medidas figuran la creación de un programa de formación para inspectores de seguridad de la aviación y la mejora de los procedimientos de certificación de operadores aéreos y de expedición de autorizaciones específicas. Por lo que respecta al SSC, la CAC indicó que no se espera resolverlo antes de finales de 2015, como muy pronto. Por otra parte, en noviembre de 2015, las autoridades competentes de Kazajistán firmaron un memorando de acuerdo con un proveedor de servicios de asesoría con el fin de incrementar el nivel de aplicación efectiva de las normas de seguridad pertinentes en Kazajistán. La CAC también indicó que en 2015 un total de 12 operadores objeto de supervisión fueron certificados de nuevo y que cinco AOC fueron revocados. Pese a esta evolución general positiva, sigue imperando la incertidumbre en lo tocante al nivel de conformidad de los procesos de certificación y autorización de operadores aéreos, así como a la eficacia de las medidas reglamentarias aplicadas para subsanar el SSC.
- (55) Se invitó también a *Air Astana* a comparecer en la reunión del Comité de Seguridad Aérea de 24 de noviembre de 2015. *Air Astana* presentó pruebas de que ha establecido un proceso de gestión de la seguridad estable y eficaz para abordar los riesgos de seguridad, realizar análisis de causas profundas y promover una cultura de la seguridad en su organización. La compañía aérea ha demostrado su capacidad para gestionar los cambios en el alcance y el volumen de sus actividades de forma segura y eficiente. Además, *Air Astana* se ha asegurado de que la supervisión de su flota se realiza de conformidad con las normas de seguridad internacionales aplicables.
- (56) La compañía aérea *SCAT JSC*, certificada en Kazajistán, solicitó comparecer ante el Comité de Seguridad Aérea y lo hizo el 24 de noviembre de 2015. La compañía aérea ha superado con éxito la certificación IOSA. Según la información facilitada por *SCAT JSC*, varias de sus aeronaves de tipo Boeing B-737 y B-757 están matriculadas en Lituania. Aunque la Comisión reconoce los avances logrados por *SCAT JSC*, la compañía aérea no facilitó pruebas de que sus operaciones de vuelo, así como la aeronavegabilidad y mantenimiento continuados de sus aeronaves, se estén llevando a cabo de conformidad con las normas de seguridad aplicables.
- (57) Sobre la base de la información de que dispone la Comisión, incluida la facilitada en la comparecencia de 24 de noviembre de 2015, se concluye que el proyecto de reforma normativa en Kazajistán en el ámbito de la aviación civil progresa lentamente. No obstante, como prueba de que se han logrado progresos más importantes, el SSC pendiente en el ámbito de las operaciones aéreas debe ser resuelto antes de que pueda considerarse una relajación sustancial de las restricciones que se aplican actualmente a las compañías aéreas distintas de *Air Astana* que se hallan bajo supervisión de la CAC.

- (58) Sobre la base de la información de que dispone la Comisión, los resultados positivos de la auditoría con miras a la autorización de *Air Astana* como TCO y las explicaciones ofrecidas durante la comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea, se considera que ya no se cumplen las condiciones para el mantenimiento de una prohibición parcial con respecto a *Air Astana*.
- (59) Por lo que se refiere a *SCAT JSC*, la Comisión tiene previsto examinar más detenidamente este asunto a fin de garantizar que cualquier posible relajación futura de la prohibición de explotación de *SCAT JSC* no entrañará riesgos para la seguridad de las operaciones en la Unión.
- (60) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para retirar a *Air Astana* del anexo B del Reglamento (CE) n° 474/2006.
- (61) Los Estados miembros deben seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa de las aeronaves de *Air Astana*, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas del Líbano

- (62) Continúan las consultas con la autoridad competente del Líbano, la Autoridad de Aviación Civil Libanesa («CAA libanesa») con objeto de confirmar que ese país está aplicando el plan de medidas correctoras elaborado en respuesta a las constataciones y el SSC que se detectaron en la ICVM de diciembre de 2012.
- (63) El 4 de noviembre de 2015, representantes de la CAA libanesa y de las compañías aéreas *Middle East Airlines* y *Wings of Lebanon* asistieron a una reunión técnica en Bruselas con la Comisión y la AESA para presentar una actualización sobre el progreso que está realizando la CAA libanesa, en particular en la resolución del SSC, la creación de un Consejo de Aviación Civil y la separación de las funciones de supervisión de la seguridad de las funciones de prestación de servicios que actualmente concurren en el seno de la CAA libanesa.
- (64) La CAA libanesa había facilitado información adicional a la OACI en relación con el SSC y presentó dicha información durante la reunión técnica. La CAA libanesa invitó recientemente a la OACI a verificar las medidas correctoras, pero esta verificación todavía no se ha realizado. Se mencionó que la Dirección de Seguridad de los Vuelos, dirección responsable de la certificación y supervisión de las aeronaves, tiene una posición más independiente en el seno de la CAA libanesa, aunque no se aportaron pruebas claras que demostraran tal afirmación durante la reunión técnica.
- (65) La compañía aérea *Middle East Airlines* hizo una presentación de su gestión de las operaciones y de la seguridad y la compañía aérea parecía controlar bien sus procesos en los ámbitos críticos en materia de seguridad de operaciones de vuelo, formación de tripulaciones, gestión de la aeronavegabilidad y gestión de la calidad y de la seguridad. La AESA facilitó información sobre una reunión reciente con *Middle East Airlines* en el marco de su solicitud de autorización de TCO que había arrojado resultados positivos. La compañía aérea organiza periódicamente auditorías a cargo de terceros para paliar la falta de supervisión de la seguridad por parte de su propia autoridad y mejorar aún más la aplicación de las normas de seguridad internacionales.
- (66) La compañía aérea *Wings of Lebanon* presentó sus actividades, realizadas con una sola aeronave, y los procedimientos de seguridad en vigor. Recientemente han sido sustituidos los titulares de los principales puestos de esta compañía aérea, lo que ha dado lugar a una mejora de los procedimientos operativos en el seno de la compañía aérea y ha supuesto un buen principio para el desarrollo de un sistema de gestión de la seguridad.
- (67) Las graduales mejoras del sistema de supervisión de la seguridad, junto con las medidas de atenuación adoptadas por *Middle East Airlines* y la información disponible en materia de seguridad no justifican, en estos momentos, la decisión de imponer una prohibición o restricciones operativas a las compañías aéreas certificadas en el Líbano. No obstante, con el fin de supervisar atentamente la situación, las consultas con las autoridades libanesas deberán proseguir de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 473/2006.
- (68) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas del Líbano.

- (69) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Madagascar

- (70) La Comisión ha proseguido sus consultas con la autoridad de aviación civil de Madagascar (*Aviation Civile de Madagascar*, «ACM»). A petición de la ACM, el 2 de octubre de 2015 se celebró una reunión en Bruselas entre, por una parte, la Comisión, la AESA y un Estado miembro y, por otra, la ACM y la compañía aérea *Air Madagascar*.
- (71) Durante dicha reunión, la ACM y *Air Madagascar* facilitaron información sobre el progreso registrado por ambas organizaciones en relación con sus respectivos planes de medidas correctoras y preventivas, que han aplicado para subsanar las deficiencias en materia de seguridad contempladas en los considerandos 66 a 74 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2011. Tanto la ACM como *Air Madagascar* consideran que dichas deficiencias de seguridad han sido subsanadas adecuadamente. La ACM solicitó una nueva evaluación de las restricciones operativas impuestas a *Air Madagascar*.
- (72) La Comisión tomó nota del progreso comunicado por la ACM en cuanto a la rectificación de las deficiencias detectadas por la OACI, así como de la información facilitada por la ACM y la compañía aérea *Air Madagascar* en relación con sus planes de medidas correctoras y preventivas respectivos. Aun reconociendo los progresos realizados por la ACM y la compañía aérea *Air Madagascar*, e incluso teniendo en cuenta los nuevos avances que se espera lograr, no se han cumplido las condiciones para una relajación de la actual prohibición parcial impuesta a *Air Madagascar*. Sigue siendo necesario verificar la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales. La ACM debe consolidar su experiencia con respecto a los nuevos procesos que está aplicando. A este respecto, podría estudiarse la realización de una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a Madagascar en el primer trimestre de 2016. Por otra parte, actualmente no existen suficientes pruebas que respalden una relajación de las restricciones operativas impuestas a las compañías aéreas de Madagascar.
- (73) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Madagascar.

Compañías aéreas de Mozambique

- (74) La misión de evaluación de la Unión, que se llevó a cabo en abril de 2015, permitió a la Comisión concluir que, si bien las autoridades competentes de aviación civil de Mozambique (*Instituto de Aviação Civil de Moçambique*, «IACM») demostraron avances significativos en la aplicación de las normas de seguridad internacionales, siguen existiendo importantes deficiencias en el sistema de supervisión de la seguridad en Mozambique. Así pues, se decidió que la Comisión, asistida por la AESA, prestaría asistencia técnica al IACM con el fin de contribuir a resolver las deficiencias pendientes y concluir el proceso de desarrollo de la capacidad interna necesario para alcanzar la sostenibilidad requerida.
- (75) El 12 de octubre de 2015 comenzó un proyecto de asistencia técnica de larga duración, que se desarrollará hasta principios de junio de 2016. La primera fase del proyecto ha arrojado algunos resultados iniciales. Una revisión concienzuda del marco jurídico y de las normativas de aviación aplicables llevaron a señalar correcciones y mejoras para su posterior adopción. Se están estudiando los principios y la estructura de una serie de actos del Derecho de la Unión sobre aviación civil para adaptarlos a las características específicas del sistema de aviación de Mozambique. Se está desplegando una labor centrada en solucionar de forma sistemática todos los problemas abiertos en el protocolo del USOAP de la OACI con miras a mejorar significativamente el porcentaje de aplicación efectiva. Se celebró una ronda de contactos con todas las compañías aéreas existentes y se realizó una revisión de la situación de sus certificaciones. Se están estudiando una serie de protocolos de cooperación con el fin de reforzar algunos de los campos más vulnerables del IACM. Ha comenzado la identificación de todos los procedimientos y procesos internos del IACM que requieren una reforma de envergadura.
- (76) El 14 de septiembre de 2015 comenzó un proyecto de asistencia técnica de corta duración, que concluyó el 13 de noviembre de 2015. En él se impartía formación y orientación en el puesto de trabajo sobre la certificación y supervisión de aeródromos, en particular en el nuevo aeropuerto internacional de Nacala y el aeropuerto internacional de Beira existente.
- (77) Con todo, la capacidad del IACM para supervisar las actividades de aviación civil en Mozambique aún no ha alcanzado en esta fase un nivel suficiente de conformidad con las normas de seguridad internacionales. No existen pruebas suficientes que justifiquen una decisión de flexibilizar la prohibición de explotación de todas las compañías aéreas certificadas en Mozambique.

- (78) De acuerdo con una lista facilitada por el IACM el 5 de noviembre de 2015, han obtenido la certificación en Mozambique tres nuevas compañías aéreas: *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) e *Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). No obstante, el IACM no pudo facilitar pruebas que demostraran que la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas queda garantizada de acuerdo con las normas de seguridad internacionales. Por medio de esa misma lista, el IACM informó a la Comisión de que los AOC de las compañías aéreas *Aero-Serviços Sarl* (AOC MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (AOC MOZ-05) y *Unique Air Charter Lda* (AOC MOZ-13), anteriormente suspendidos durante el proceso de nueva certificación, se habían revocado al no haber logrado completar ese proceso.
- (79) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir las compañías aéreas *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* e *Inaer Aviation Mozambique Lda*, al anexo A del Reglamento (CE) nº 474/2006, y suprimir las compañías aéreas *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* y *Unique Air Charter Lda* del anexo A del Reglamento (CE) nº 474/2006.

Compañías aéreas de Nepal

- (80) La Comisión ha proseguido sus consultas con la Autoridad de Aviación Civil de Nepal («CAAN») con el fin de determinar la capacidad de la CAAN para aplicar y hacer cumplir de modo suficiente las normas de seguridad internacionales pertinentes.
- (81) La Comisión y la AESA visitaron la CAAN del 5 al 9 de octubre de 2015. El objetivo de la visita sobre el terreno era que la AESA prestase asistencia técnica en forma de una evaluación del progreso realizado por la CAAN en relación con los problemas detectados en la auditoría de la OACI y revisase la hoja de ruta para incluir y formular recomendaciones para la resolución de las cuestiones pendientes. La Comisión participó en esa visita sobre el terreno examinando los avances realizados por la CAAN en relación con las deficiencias que habían dado lugar a la prohibición de las compañías aéreas nepalesas impuesta en diciembre de 2013.
- (82) La visita sobre el terreno confirmó que la CAAN ha realizado progresos con la aplicación de las normas de seguridad internacionales. Según la OACI, el plan de medidas correctoras elaborado por la CAAN aborda plenamente las constataciones, incluidas aquellas que dieron lugar al SSC de la OACI. No se pudo, sin embargo, verificar la aplicación de las medidas durante la visita sobre el terreno. El SSC relativo a las operaciones aéreas sigue vigente. La CAAN prevé una misión del equipo de seguridad de la oficina regional de la OACI en diciembre de 2015 para tener una evaluación inicial de la aplicación de las medidas correctoras, con vistas a una posible ICVM en el primer trimestre de 2016. Durante dicha ICVM, la OACI deberá verificar la aplicación efectiva de las medidas correctoras. La CAAN aplica un programa de auditoría periódico a todas las compañías aéreas y otros proveedores de servicios bajo su supervisión. No obstante, el programa de inspección debe seguir desarrollándose.
- (83) Durante una reunión con el Ministro de Turismo, Cultura y Aviación Civil de Nepal, se hizo hincapié en que la plena habilitación de la CAAN para actuar independientemente del nivel político en sus funciones relacionadas con la seguridad, y contar con personal suficiente y cualificado son elementos necesarios para la mejora del sistema de supervisión de la aviación en Nepal. El Ministro informó de que están en curso nuevas enmiendas a la Ley de Aviación Civil nepalesa con el fin de resolver las cuestiones institucionales y la independencia de la función de supervisión de la seguridad de los proveedores de servicios y que la CAAN cuenta con todo su apoyo en relación con la resolución de todos los problemas constatados.
- (84) Los días 7 y 8 de octubre de 2015, las compañías aéreas *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* y *Nepal Airlines Corporation*, registradas en Nepal, recibieron una visita de la Comisión y de la AESA para realizar una revisión de los cambios registrados desde su visita anterior en febrero de 2014. A las cuatro compañías aéreas se les han expedido nuevos certificados con arreglo al enfoque de cinco fases y la CAAN está llevando a cabo la supervisión con regularidad. El desarrollo de los sistemas de gestión de la seguridad y la cultura de la seguridad en el seno de dichas compañías aéreas se encuentra en diferentes fases y aunque algunas están claramente más avanzadas que las otras, ninguna de ellas cumple actualmente las normas de seguridad internacionales aplicables.
- (85) La CAAN también facilitó información acerca de la certificación de dos nuevas compañías aéreas. El AOC nº 083/2014 fue expedido a *Saurya Airlines* el 13 de noviembre de 2014 y el AOC nº 084/2015 fue expedido a *Himalaya Airlines* el 9 de marzo de 2015. No obstante, la CAAN no pudo facilitar pruebas que demostraran que la supervisión de esas compañías aéreas queda garantizada de acuerdo con las normas de seguridad internacionales.

- (86) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir a *Saurya Airlines* e *Himalaya Airlines* en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.

Compañías aéreas de Filipinas

- (87) La Comisión, la AESA y los Estados miembros han llevado a cabo un estrecho seguimiento de los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Filipinas que operan en la Unión, en particular dando prioridad a las inspecciones en rampa de determinadas compañías aéreas filipinas que deben efectuarse con arreglo al Reglamento (UE) n° 965/2012.
- (88) Antes de la reunión del Comité de Seguridad Aérea, la Autoridad de Aviación Civil de Filipinas («CAAP») facilitó a la Comisión información técnica correspondiente a su supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Filipinas. La información facilitada revelaba que en Filipinas hay en estos momentos activos 38 titulares del AOC. El equipo de gestión de la CAAP que hasta ahora ha contribuido a las mejoras positivas en el seno de la aviación civil de Filipinas sigue en su puesto, comprometido con su programa de mejora constantes. Además, la información proporcionada por la CAAP y el análisis de la información disponible sobre accidentes e incidentes no muestran tendencias preocupantes en relación con las compañías aéreas certificadas en Filipinas.
- (89) *Philippine Airlines*, *Air Philippines' Corporation* y *Cebu Pacific Air* han sido sometidas a inspecciones en rampa del programa SAFA recientemente. Los informes indican que no hubo tendencias negativas relacionadas con estas inspecciones en rampa del programa SAFA.
- (90) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Filipinas.
- (91) Los Estados miembros deberán seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad internacionales pertinentes por parte de las compañías aéreas de Filipinas, dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (92) La Comisión, la AESA y los Estados miembros han seguido llevando a cabo un estrecho seguimiento de los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia que operan en la Unión, en particular dando prioridad a las inspecciones en rampa de determinadas compañías aéreas rusas que deben efectuarse con arreglo al Reglamento (UE) n° 965/2012.
- (93) El 23 de octubre de 2015, la Comisión, asistida por la AESA y un Estado miembro, se reunió con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo («FATA»). El objetivo de esta reunión era revisar los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas rusas sobre la base de los informes de las inspecciones en rampa del programa SAFA para el período comprendido entre el 20 de septiembre de 2014 y el 19 de octubre de 2015 y detectar los casos que requieran una atención especial.
- (94) Durante la reunión, la Comisión echó en falta un análisis adecuado de las causas profundas por parte de algunos operadores con un ratio SAFA igual o superior a 2. La FATA señaló que los problemas detectados durante las inspecciones SAFA se analizan periódicamente y que la eficacia de las medidas correctoras es objeto de un seguimiento continuo. La FATA se comprometió a llevar a cabo el seguimiento de aquellos casos en que el incumplimiento todavía no había sido convenientemente corregido y a presentar a la Comisión datos actualizados sobre la situación de dichos casos. Además, la FATA facilitó información actualizada sobre los últimos casos de suspensión y revocación de AOC de compañías aéreas bajo su supervisión.
- (95) Sobre la base de la información disponible, se llegó a la conclusión de que no era necesaria la comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea de las autoridades de aviación rusas ni de las compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia. No obstante, se acordó que las reuniones periódicas de expertos de seguridad entre la Comisión y las autoridades rusas debían continuar celebrándose al menos una vez antes de cada reunión del Comité de Seguridad Aérea.

- (96) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la Federación de Rusia.
- (97) Los Estados miembros deberán seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad internacionales pertinentes por parte de las compañías aéreas de la Federación de Rusia, dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con el Reglamento (UE) nº 965/2012.
- (98) En caso de que estas inspecciones apunten a un riesgo de seguridad inminente como consecuencia del incumplimiento de las normas de seguridad pertinentes, la Comisión puede verse obligada a tomar medidas contra las compañías aéreas de la Federación de Rusia de conformidad con el Reglamento (CE) nº 2111/2005.

Compañías aéreas de Sudán

- (99) La Autoridad de Aviación Civil de Sudán («SCAA») ha mantenido contactos regulares con la Comisión, en particular en relación con la evaluación de las compañías aéreas registradas en Sudán. Las actividades de supervisión de la SCAA han mejorado en relación con una serie de compañías aéreas. Aunque la SCAA había confirmado que estaba dispuesta a recibir una visita de evaluación sobre el terreno en octubre de 2015, posteriormente solicitó que la visita se aplazase hasta 2016 para que tanto dicha autoridad como las compañías aéreas dispusieran de más tiempo para aplicar las normas de seguridad internacionales.
- (100) Deberá realizarse una misión de evaluación de la seguridad de la Unión con el fin de determinar si la SCAA y las compañías aéreas certificadas en Sudán cumplen las normas de seguridad internacionales.
- (101) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Sudán.

Compañías aéreas de Taiwán

- (102) Habida cuenta de los dos accidentes con víctimas mortales sufridos por la compañía aérea *TransAsia Airways* («TNA») en los últimos 18 meses, la Comisión inició consultas oficiales con la Autoridad de Aviación Civil de Taiwán («CAA») de conformidad con las disposiciones establecidas en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 473/2006 de la Comisión. En este contexto, la CAA y la compañía aérea TNA fueron invitadas a una reunión técnica en Bruselas el 19 de octubre de 2015 con la Comisión y la AESA para examinar el sistema de supervisión de la seguridad implantado por la CAA, así como los resultados de TNA en cuestiones de seguridad.
- (103) Durante dicha reunión, la CAA comunicó que su sistema de supervisión de la seguridad se basa en las normas y prácticas recomendadas de la OACI y explicó, haciendo referencia a los ocho elementos críticos de la OACI, cómo ejerce sus responsabilidades de supervisión de la seguridad. La CAA presentó con mayor detenimiento las medidas puestas en marcha tras los incidentes y accidentes en que ha estado implicada la compañía TNA en los dos últimos años. De conformidad con la normativa taiwanesa, la CAA congeló también el nivel de las operaciones aéreas realizadas por la compañía aérea TNA durante un año a partir de la fecha del segundo accidente. Por último, la CAA subrayó su compromiso de aplicar el anexo 19 de la OACI y anunció que realizaría una evaluación del sistema de gestión de la seguridad (SMS) de todas las compañías aéreas certificadas en Taiwán antes de finales de 2017.
- (104) Durante esa misma reunión, la compañía aérea TNA informó a la Comisión de que, tras los accidentes mortales de 2014 y 2015, había elaborado y aplicado un plan de medidas para la mejora de la seguridad aérea que cubre los siguientes ámbitos: intensificación de la cultura de empresa, ingeniería organizativa, aplicación del SMS, formación y medición. Señaló que en 2015 se habían introducido cambios significativos en la organización de la compañía aérea, entre ellos la llegada de nuevas personas a los puestos directivos de la compañía aérea, la creación de un departamento de garantía de calidad, la constitución de un comité de seguridad aérea para la elaboración y el fomento de políticas de seguridad y la renovación de la flota para que en 2016 la edad media de las aeronaves sea de cuatro años. También se adoptaron medidas específicas para mejorar la formación de las tripulaciones de vuelo. Además de las actividades de supervisión realizadas por la CAA, la ATR y la *Flight Safety Foundation* realizaron visitas de evaluación en 2015, con la asistencia de Airbus y Bureau Veritas. Ambas visitas de evaluación sobre el terreno dieron lugar a una serie de recomendaciones a las que se respondió con un plan de medidas correctoras posteriormente desarrollado por la compañía aérea TNA.

- (105) Al final de la reunión, la CAA concluyó reiterando que todos los aspectos del sector de la aviación en Taiwán se atienen a las normas internacionales establecidas por la OACI y se comprometió a continuar con su estrecho seguimiento de los resultados en materia de seguridad de la compañía aérea TNA y con la aplicación de los planes de medidas correctoras y preventivas pertinentes.
- (106) Sobre la base de la información de que dispone la Comisión, se concluyó que no era necesario que la CAA ni la compañía aérea TNA comparecieran ante el Comité de Seguridad Aérea y que no era preciso imponer ninguna prohibición de explotación a las compañías aéreas de Taiwán. Con todo, la CAA y la compañía aérea TNA aceptaron nuevas consultas técnicas con el fin de que la Comisión pueda seguir la aplicación de los respectivos planes de medidas correctoras y preventivas y de que puedan examinarse de manera regular los asuntos relacionados con la seguridad.
- (107) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Taiwán.
- (108) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Taiwán en virtud del Reglamento (UE) nº 965/2012.

Compañías aéreas de Tailandia

- (109) En carta de 14 de octubre de 2015, la Autoridad de Aviación Civil de Tailandia («CAA de Tailandia») facilitó información a la Comisión sobre el progreso en la aplicación de las medidas correctoras destinadas a subsanar el SSC de la OACI y otras constataciones realizadas por la OACI y la Administración Federal de Aviación. Cabe señalar que el Gobierno de Tailandia consiguió reorganizar la anterior Dirección de Aviación Civil y convertirla en una CAA autónoma de Tailandia en cuestión de meses. La CAA de Tailandia ha contratado a nuevos especialistas técnicos y personal de inspección adicional y sigue reforzando sus efectivos.
- (110) Del 9 al 12 de noviembre de 2015, la AESA realizó una visita a Tailandia, incluida la CAA de Tailandia, con el fin de examinar los casos de incumplimiento detectados por la OACI, a raíz de la presentación de dos solicitudes de TCO por parte de dos compañías aéreas tailandesas. Las observaciones realizadas por la AESA coinciden con las conclusiones de la OACI. La AESA observó que la CAA de Tailandia era relativamente débil y estaba sobrecargada, pero también apreció avances alentadores. Para lograr nuevos avances se necesita apoyo político y un plazo suficiente y realista a fin de aplicar medidas correctoras de manera sostenible.
- (111) A petición del Gobierno de Tailandia, se organizó una reunión técnica el 23 de noviembre de 2015, a la que asistieron la Comisión, la AESA, altos funcionarios del Gobierno de Tailandia, funcionarios de la CAA de Tailandia y representantes de la compañía aérea *Thai Airways International*. La información facilitada durante esa reunión sobre las mejoras que pueden introducirse en el sistema de aviación civil tailandés también se consideró significativa para el Comité de Seguridad Aérea.
- (112) Por consiguiente, se invitó a la delegación tailandesa a comparecer ante el Comité de Seguridad Aérea el 25 de noviembre. La CAA de Tailandia presentó las mejoras organizativas y los planes de acción a corto, medio y largo plazo para rectificar los problemas constatados por la OACI y resolver el SSC. Por lo que respecta al calendario, la CAA de Tailandia explicó que se considera más importante crear un sistema de seguridad de la aviación de alta calidad que fijar plazos poco realistas. La CAA de Tailandia tiene la intención de aplicar la normativa de seguridad de la aviación europea y en estos momentos está suscribiendo contratos con la AESA y otros socios europeos para que respalden esa aplicación. *Thai Airways* presentó los avances logrados por la compañía aérea, así como la aplicación de normas de seguridad internacionales y la gestión de la seguridad en sus operaciones.
- (113) Aunque el grado de aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales sea bajo, como se desprende de los resultados de la auditoría de la OACI de febrero de 2015, el Gobierno y la CAA de Tailandia han puesto de manifiesto su firme compromiso de mejorar el sistema de supervisión de la seguridad en Tailandia y han

aportado pruebas de los importantes progresos que ya se han logrado en un breve plazo de tiempo. Por otra parte, la información disponible en materia de seguridad sobre las compañías aéreas de Tailandia no avala la decisión de imponer una prohibición o restricciones operativas. Con el fin de supervisar atentamente la situación, las consultas con las autoridades tailandesas deberán proseguir de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 473/2006.

- (114) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Tailandia.
- (115) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Tailandia en virtud del Reglamento (UE) n° 965/2012.
- (116) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Zambia

- (117) El 4 de septiembre de 2015, la Autoridad de la Aviación Civil de Zambia («ZCAA») presentó a la Comisión una actualización del trabajo realizado en relación con el plan de acción sobre la seguridad de Zambia. Dicha actualización muestra que se ha realizado un progreso considerable. No obstante, determinadas medidas están todavía en sus fases finales y no se han completado en su totalidad. De común acuerdo entre la Comisión y la ZCAA, se decidió posponer una visita de evaluación de la UE hasta principios de 2016.
- (118) Está previsto que la ZCAA continúe trabajando en la aplicación de las normas de seguridad internacionales. La Comisión tiene la intención de seguir con los preparativos de una visita de evaluación sobre el terreno a principios de 2016 para verificar la aplicación de dichas normas en Zambia.
- (119) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Zambia.
- (120) Procede por tanto modificar el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consecuencia.
- (121) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 474/2006 se modifica como sigue:

- 1) El texto del anexo A se sustituye por el del anexo A del presente Reglamento.
- 2) El texto del anexo B se sustituye por el del anexo B del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 10 de diciembre de 2015.

*Por la Comisión,
En nombre del Presidente,
Violeta BULC
Miembro de la Comisión*

ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA PROHIBIDA DENTRO DE LA UNIÓN, CON EXCEPCIONES ⁽¹⁾

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Islámica de Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islámica de Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islámica de Afganistán
PAMIR AIRLINES	Desconocido	PIR	República Islámica de Afganistán
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	República Islámica de Afganistán
Todas las compañías aérea certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines, incluida en el anexo B, en particular:			República de Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconocido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconocido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola

⁽¹⁾ Se podrá permitir a las compañías aéreas del anexo A que ejerzan sus derechos de tráfico utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Benín
AERO BENIN	PEA N° 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	AEB	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA N° 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	Desconocido	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA N° 012/ MDCTTP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	BGL	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N° 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA N° 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	COB	República de Benín
ROYAL AIR	PEA N° 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA N° 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	TNB	República de Benín
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconocido	República del Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconocido	República del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	República del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Desconocido	República del Congo

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconocido	República del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
TANGO AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC Nº 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC Nº 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Gabonesa responsables de la supervisión normativa, excepto Afrijet y SN2AG, incluidas en el anexo B, en particular:			República Gabonesa
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República Gabonesa
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República Gabonesa
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia, en particular:			República de Indonesia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconocido	República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	República de Indonesia
ASI PUDJIJASTUTI	135-028	SQS	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Desconocido	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	República de Indonesia
BATIK AIR	121-050	BTK	República de Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	República de Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	República de Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República de Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	República de Indonesia
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	República de Indonesia
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Desconocido	República de Indonesia
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Desconocido	República de Indonesia
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Desconocido	República de Indonesia
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Desconocido	República de Indonesia
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	República de Indonesia
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Desconocido	República de Indonesia
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Desconocido	República de Indonesia
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	República de Indonesia
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Desconocido	República de Indonesia
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	República de Indonesia
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	República de Indonesia
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	República de Indonesia
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	República de Indonesia
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Desconocido	República de Indonesia
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	República de Indonesia
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	República de Indonesia
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Desconocido	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconocido	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
MY INDO AIRLINES	121-042	Desconocido	República de Indonesia
NAM AIR	121-058	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	República de Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia
SMAC	135-015	SMC	República de Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República de Indonesia
SURYA AIR	135-046	Desconocido	República de Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	República de Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	República de Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República de Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República de Indonesia
UNINDO	135-040	Desconocido	República de Indonesia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Desconocido	República de Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República de Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kazajistán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, en particular:			República de Kazajistán
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	República de Kazajistán
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	República de Kazajistán
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	República de Kazajistán
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República de Kazajistán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	República de Kazajistán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	República de Kazajistán
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	República de Kazajistán
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	República de Kazajistán
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	República de Kazajistán
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	República de Kazajistán
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	República de Kazajistán
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	República de Kazajistán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	República de Kazajistán
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	República de Kazajistán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República de Kazajistán
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	República de Kazajistán
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	República de Kazajistán
SCAT	KZ-01/004	VSV	República de Kazajistán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	República de Kazajistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
AIR BISHKEK (antiguamente EASTOK AVIA)	15	EAA	República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Kirguisa
HELI SKY	47	HAC	República Kirguisa
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Kirguisa
S GROUP INTERNATIONAL (antiguamente S GROUP AVIATION)	45	IND	República Kirguisa
SKY BISHKEK	43	BIS	República Kirguisa
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Kirguisa
SKY WAY AIR	39	SAB	República Kirguisa
TEZ JET	46	TEZ	República Kirguisa
VALOR AIR	07	VAC	República Kirguisa

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Mozambique responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Mozambique
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Desconocido	República de Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Desconocido	República de Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconocido	República de Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Desconocido	República de Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Desconocido	República de Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Desconocido	República de Mozambique
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Desconocido	República de Mozambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Desconocido	República de Mozambique
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Desconocido	República de Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	República de Mozambique

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	República de Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Desconocido	República de Mozambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	República de Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Desconocido	República de Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Desconocido	República de Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Desconocido	República de Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	República de Mozambique
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	República de Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconocido	República de Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	República de Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	República de Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconocido	República de Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Desconocido	República de Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	República de Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconocido	República de Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	República de Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconocido	República de Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República de Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	República de Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	República de Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	República de Nepal

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	República de Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	República de Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	República de Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República de Nepal
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
AIR RUM, LTD	DESCONOCIDO	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	DESCONOCIDO	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	DESCONOCIDO	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	DESCONOCIDO	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	DESCONOCIDO	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Sudán
ALFA AIRLINES	54	AAJ	República de Sudán
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	República de Sudán
BADR AIRLINES	35	BDR	República de Sudán
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	República de Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	República de Sudán
DOVE AIRLINES	52	DOV	República de Sudán
ELIDINER AVIATION	8	DND	República de Sudán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	República de Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconocido	República de Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	República de Sudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	República de Sudán
KUSH AVIATION	60	KUH	República de Sudán
MARSLAND COMPANY	40	MSL	República de Sudán
MID AIRLINES	25	NYL	República de Sudán
NOVA AIRLINES	46	NOV	República de Sudán
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	República de Sudán
SUN AIR COMPANY	51	SNR	República de Sudán
TARCO AIRLINES	56	TRQ	República de Sudán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Zambia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXO B

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA SUJETA A RESTRICCIONES DENTRO DE LA UNIÓN ⁽¹⁾

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: 6 aeronaves de tipo Boeing B777 y 4 aeronaves de tipo Boeing B737-700.	Toda la flota salvo: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	República de Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336).	Comoras
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50, 2 aeronaves de tipo Falcon 900.	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	República Gabonesa
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Challenger CL-601, 1 aeronave de tipo HS-125-800.	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG	República Gabonesa; República de Sudáfrica
IRAN AIR ⁽²⁾	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: 10 aeronaves de tipo Airbus A300 y 2 aeronaves de tipo Airbus A310.	Toda la flota salvo: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	República Islámica de Irán
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	República Popular Democrática de Corea	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633.	República Popular Democrática de Corea

⁽¹⁾ Se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a las compañías aéreas enumeradas en el anexo B si estas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
AIR MADAGASCAR	5R- M01/2009	MDG	Madagascar	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo Boeing B737, aeronaves de tipo ATR 72/42 y 3 aeronaves de tipo DHC 6-300.	Toda la flota salvo: aeronaves de la flota de Boeing B737, mencionadas en el AOC, aeronaves de la flota ATR 72/42, mencionadas en el AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	República de Madagascar

(¹) Solo se permite a Afrijet utilizar las aeronaves especificadas para su nivel actual de operaciones en la Unión.

(²) Se permite a Iran Air operar en la Unión Europea utilizando las aeronaves especificadas conforme a las condiciones establecidas en el considerando 69 del Reglamento (UE) n° 590/2010, DO L 170 de 6.7.2010, p. 15.