

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2016/2214 DE LA COMISIÓN****de 8 de diciembre de 2016****que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 4, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión <sup>(2)</sup> estableció la lista que recoge las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, contemplada en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (2) En aplicación del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, algunos Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, «AESA») pusieron en conocimiento de la Comisión una serie de datos que son pertinentes para la actualización de dicha lista. Asimismo, terceros países y organizaciones internacionales también comunicaron información pertinente. Atendiendo a esa información, procede actualizar la lista.
- (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 que podrían conducir a la imposición de 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.
- (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 exponer su posición en una presentación oral ante la Comisión y ante el Comité establecido por el Reglamento (CEE) n.º 3922/1991 del Consejo <sup>(3)</sup> (en lo sucesivo, «Comité de Seguridad Aérea»).
- (5) La Comisión ha facilitado al Comité de Seguridad Aérea información actualizada sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión <sup>(4)</sup>, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Afganistán, Benín, India, Indonesia, Irán, Kazajistán, Kirguistán, Libia, Mozambique y Tailandia. La Comisión también ha facilitado información al Comité de Seguridad Aérea sobre la situación de la seguridad aérea en Camerún, República Democrática del Congo, República Dominicana, Irak, Líbano, Nepal, Filipinas y Sudán, así como 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, «OACI») en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional. 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 en los cuales la OACI haya detectado la existencia de problemas de seguridad significativos, en lo sucesivo «PSS», o en los cuales la AESA haya observado deficiencias significativas en sus sistemas de supervisión de la seguridad. Además de las consultas realizadas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la priorización de las inspecciones en rampa permitirá obtener más información sobre el nivel de seguridad que ofrecen las compañías aéreas con licencias de esos Estados.

<sup>(1)</sup> DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

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

<sup>(3)</sup> Reglamento (CEE) n.º 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).

<sup>(4)</sup> Reglamento (CE) n.º 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.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

- (7) La AESA también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizado en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras («SAFA» en sus siglas en inglés) de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión <sup>(1)</sup>.
- (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.º 2111/2005. Facilitó información sobre los planes y peticiones de mayor 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. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas 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 en inglés), 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 para compañías aéreas prohibidas.

### **Compañías aéreas de la Unión**

- (10) Tras el análisis efectuado por la AESA de la información obtenida en 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 AESA y de otras inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron algunas medidas de ejecución e informaron de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Grecia informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de las medidas que había adoptado con respecto a la compañía aérea Olympus Airways.
- (11) Los Estados miembros reiteraron su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que cualquier información pertinente en materia de seguridad indique la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento por parte de alguna compañía aérea de la Unión de las normas de seguridad aplicables.

### **Compañías aéreas de Afganistán**

- (12) En la carta de 10 de enero de 2016, la Autoridad de Aviación Civil de la República Islámica de Afganistán, en lo sucesivo «ACAA», informó a la Comisión del progreso en la aplicación de la legislación afgana de aviación, los reglamentos afganos de tráfico aéreo civil, la organización de la ACAA incluido su personal y la formación de los inspectores, el procedimiento de certificación de las compañías aéreas, los resultados de las actividades de supervisión de la seguridad efectuadas a compañías aéreas certificadas en Afganistán para el período comprendido entre 2014 y 2015, los sucesos notificados con respecto a la seguridad e información sobre las investigaciones de accidentes recientes.
- (13) La información anterior demuestra que se ha establecido un sistema básico de supervisión de la seguridad en Afganistán, pero que se debe continuar avanzando en la aplicación efectiva de todas las normas internacionales de seguridad de la aviación civil. La información facilitada por la ACAA sobre las actividades de supervisión de la seguridad es superficial. La ACAA demostró que se constatan y observan problemas durante las auditorías e inspecciones, pero no se han aportado pruebas que expliquen cómo estos se resuelven mediante análisis de las causas subyacentes o seguimientos pertinentes por parte de las compañías aéreas.
- (14) La ACAA indicó que la compañía aérea Pamir Airlines ya no está en posesión de un certificado de operador aéreo y que las compañías aéreas de transporte de pasajeros Afghan Jet International Airlines (AOC 008) e East Horizon Airlines (AOC 008) han sido certificadas por la ACAA. La ACAA no aportó pruebas que demuestren que se garantice la supervisión de la seguridad de esas dos compañías aéreas, en cumplimiento de las normas internacionales de seguridad.
- (15) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 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 eliminar la compañía aérea Pamir Airlines del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, y para incluir las compañías aéreas Afghan Jet International Airlines e East Horizon Airlines en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 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.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

**Compañías aéreas de Benín**

- (16) En la carta de 20 de julio de 2016, la Agencia Nacional de Aviación Civil de Benín, en lo sucesivo «ANAC Benín», informó a la Comisión de que se había revocado el certificado de operador aéreo de las compañías aéreas siguientes: Aero Benin, Benin Golf Air, Cotair, Royal Air Limited, Trans Air Benin, Alafia Jet, Benin Littoral Airways y Africa Airways.
- (17) En la carta de 18 de noviembre de 2016, la ANAC Benín informó a la Comisión de que, desde su última actualización, se había certificado una nueva compañía aérea, a saber: Air Taxi Benin (AOC n.º BEN 004 ATB-5). Sin embargo, la ANAC Benín no facilitó pruebas que demuestren que la supervisión de la seguridad de dicha compañía aérea esté asegurada, en cumplimiento de las normas de seguridad internacionales.
- (18) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 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 Air Taxi Benin al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, y para suprimir Aero Benin, Benin Golf Air, Cotair, Royal Air Limited, Trans Air Benin, Alafia Jet, Benin Littoral Airways y Africa Airways del mismo.

**Compañías aéreas de la India**

- (19) El 8 de noviembre de 2016, la Comisión, la AESA, un Estado miembro y representantes de la Dirección General de Aviación Civil de la India, en lo sucesivo «DGCA india», y la compañía aérea Air India, certificada en la India, mantuvieron consultas técnicas. Las consultas se llevaron a cabo en el contexto del acuerdo previo con la DGCA india, con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006, para mantener consultas técnicas periódicas con la Comisión con el fin de abordar las obligaciones de la DGCA india en lo relativo a la certificación y vigilancia de las compañías aéreas certificadas por la misma.
- (20) Durante dichas consultas, la DGCA india presentó datos, procedentes, entre otros, de análisis realizados por su unidad especializada en inspecciones en rampa, acerca del rendimiento de las compañías aéreas indias, entre ellas Air India, en el marco del programa SAFA. Más concretamente, la DGCA india presentó información detallada sobre su interacción con Air India y otras compañías aéreas certificadas en la India acerca de sus obligaciones relativas a la certificación y vigilancia. A este respecto, la DGCA india proporcionó una visión general de las actividades de vigilancia en la que también se incluía un resumen de datos relativos a 2015 y 2016. La DGCA india presentó asimismo una actualización de su programa de desarrollo de la gestión de bases de datos.
- (21) Air India aportó datos actualizados sobre su programa de gestión SAFA con información específica acerca de su gestión de la información sobre la tendencia reiterada de SAFA. En cuanto al sistema de seguridad y gestión de calidad, Air India se refirió a sus reuniones internas y su estructura organizativa, a la manera en que se divulga la información de seguridad de los vuelos y a su compromiso con las partes interesadas internas y externas.
- (22) Durante las consultas, la Comisión reiteró a la DGCA india una serie de elementos relativos a las obligaciones de la DGCA india en materia de certificación y vigilancia. Concretamente, aun teniendo en cuenta la transparencia con la que la DGCA india ha facilitado a la Comisión la información relativa a la seguridad, sigue siendo necesario que la DGCA india tenga un enfoque proactivo al desarrollo de sus procesos internos con respecto a la certificación y vigilancia, así como también al seguimiento y control de la supervisión de la seguridad y de los resultados.
- (23) Con respecto a Air India, si bien cabe destacar el nivel de detalle de los datos que presentó y la transparencia con la que dichos datos se expusieron, la Comisión reiteró que las mejoras sostenibles en el marco del programa SAFA deben continuar siendo un tema prioritario.
- (24) La Comisión toma nota de la información facilitada por la DGCA india y por Air India y concluye que, con base en toda la información disponible actualmente, en la que se incluyen la información detallada aportada por la DGCA india y Air India en la consulta técnica de 8 de noviembre de 2016, así como la concesión por parte de la AESA de autorizaciones de operadores de terceros países, de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 452/2014 <sup>(1)</sup>, expedidas a varias compañías aéreas certificadas en la India, entre otras Air India, no existen en estos momentos motivos para imponer una prohibición o restricciones de explotación a las compañías aéreas certificadas en la India.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 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.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

- (25) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión para añadir compañías aéreas de la India.
- (26) La Comisión tiene previsto proseguir con las consultas oficiales con la DGCA india, con arreglo a las disposiciones que se establecen en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006, en particular con el fin de debatir de forma permanente las medidas de seguridad aplicadas por la DGCA india y las compañías aéreas certificadas en la India, entre ellas Air India.
- (27) Los Estados miembros deberán seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deben someterse las compañías aéreas indias en virtud del Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (28) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos de seguridad inminentes debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

### **Compañías aéreas de Indonesia**

- (29) Las consultas con la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia, en lo sucesivo «DGCA de Indonesia», seguirán realizándose con el fin de llevar un seguimiento de los avances de la DGCA de Indonesia para garantizar que el sistema de supervisión de la seguridad aérea en Indonesia se adecua a las normas de seguridad internacionales. En ese contexto, la DGCA de Indonesia facilitó información adicional a la Comisión por carta el 15 de noviembre de 2016.
- (30) Dicha carta incluía información relativa a la decisión del 15 de agosto de 2016 de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, en lo sucesivo «FAA», de elevar el estatus de Indonesia a la categoría 1 de la Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional de la FAA. La DGCA de Indonesia está a la espera de una misión de validación coordinada de la OACI en 2017 para examinar los avances. La evaluación realizada por la Comisión de la información facilitada por la DGCA de Indonesia demuestra que la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales se encuentra todavía a un nivel bajo y que la DGCA de Indonesia debe seguir trabajando en la aplicación de medidas correctoras.
- (31) En el mismo escrito, la DGCA de Indonesia también informó a la Comisión de que se habían certificado cuatro nuevas compañías aéreas desde la última vez que la DGCA de Indonesia había actualizado a la Comisión, a saber: AOC n.º 135-037, expedido a la compañía Tri M.G. Intra Asia Airlines el 11 de noviembre de 2015; AOC n.º 135-054 a AMA el 29 de diciembre de 2015; AOC n.º 135-057 a Indo Star Aviation el 29 de junio de 2016 y AOC n.º 135-058 a Spirit Aviation Sentosa el 7 de marzo de 2016. Sin embargo, la DGCA de Indonesia no facilitó pruebas que demuestren que la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas esté asegurada, en cumplimiento de las normas de seguridad internacionales.
- (32) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 las compañías aéreas Tri M.G, Indo Star Aviation y Spirit Aviation Sentosa.
- (33) Los Estados miembros deben seguir 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 Indonesia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

### **Compañías aéreas de Irán**

- (34) La AESA escribió en cinco ocasiones diferentes entre el 8 de octubre de 2014 y el 16 de diciembre de 2015 a la Organización de Aviación Civil de la República Islámica de Irán, en lo sucesivo «CAO-IRI», con motivo de los problemas de seguridad relativos a los resultados de la inspección en rampa de la compañía aérea Iran Aseman Airlines en el marco del programa SAFA. Los datos de SAFA ponen de manifiesto que existe un gran número de observaciones recurrentes que afectan al rendimiento de Iran Aseman Airlines en materia de seguridad.
- (35) El 15 de octubre de 2014, Iran Aseman Airlines solicitó a la AESA una autorización de operador de tercer país («TCO»). La AESA evaluó esta solicitud atendiendo a los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión.

- (36) Al llevar a cabo su evaluación de seguridad para la autorización de TCO, la AESA manifestó dudas fundamentales en relación con la incapacidad por parte de Iran Aseman Airlines de cumplir con los requisitos aplicables. Por consiguiente, la AESA llegó a la conclusión de que una evaluación suplementaria no daría lugar a la expedición de una autorización a Iran Aseman Airlines y que dicha compañía aérea no cumplía los requisitos aplicables del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión. Consecuentemente, la AESA denegó por motivos de seguridad la solicitud de TCO el 3 de agosto de 2016.
- (37) El 8 de noviembre de 2016, la Comisión solicitó información a la CAO-IRI sobre las medidas adoptadas a raíz de la denegación de la solicitud de TCO de Iran Aseman Airlines. Dado que las preocupaciones manifestadas en cuanto a la seguridad no se habían resuelto, se brindó la oportunidad a la CAO-IRI y a Iran Aseman Airlines de expresarse el 22 de noviembre de 2016 ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (38) En dicha ocasión, la CAO-IRI facilitó información a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea relativa al desarrollo de su organización, la aplicación de nuevos reglamentos, las actividades de supervisión de la seguridad y las medidas coercitivas llevadas a cabo en relación con los problemas detectados en compañías aéreas iraníes en general y, más concretamente, en Iran Aseman Airlines. También se facilitó información relativa a las actividades de promoción de la seguridad que la CAO-IRI ha llevado a cabo.
- (39) Iran Aseman Airlines proporcionó información a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre las medidas coercitivas que se produjeron desde la evaluación de seguridad para TCO, incluyendo datos relativos a medidas coercitivas en el ámbito de la formación y calificación de la tripulación, limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad, aeronavegabilidad y control de mantenimiento, sistema de gestión de la seguridad y la calidad, formación del personal y resolución de los problemas detectados por el programa SAFA. A pesar de ello, la información proporcionada no aportó datos suficientes que demuestren mejoras en las áreas mencionadas y, más concretamente, respecto a la gestión de la aeronavegabilidad de Iran Aseman Airlines y al funcionamiento de su sistema de gestión de la seguridad y la calidad.
- (40) La información actualmente disponible, basada en las constataciones de la inspección del programa SAFA y en la evaluación de la seguridad de TCO, combinada con la información facilitada por Iran Aseman Airlines, demuestran clara evidencia de que existen deficiencias serias de seguridad por parte de Iran Aseman Airlines y que esta no es capaz de subsanarlas, como ha quedado demostrado, entre otros, por el plan de acción de medidas coercitivas inadecuado e insuficiente para dar respuesta a las constataciones surgidas de la evaluación de seguridad de TCO.
- (41) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 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 Iran Aseman Airlines al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (42) Los Estados miembros deben seguir 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 Irán, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (43) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos de seguridad inminentes debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Compañías aéreas de Kazajistán**

- (44) Desde julio de 2009, todas las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, salvo *Air Astana*, 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, la Comisión de Aviación Civil de Kazajistán («CAC»), para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad internacionales. La compañía aérea *Air Astana* fue suprimida del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 en diciembre de 2015 y está actualmente autorizada a operar en la Unión.
- (45) En abril de 2016 se llevó a cabo en Kazajistán una misión de validación coordinada de la OACI (ICVM, por sus siglas en inglés). Esta ICVM permitió a la OACI comprobar que la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales había alcanzado un 74 %. El 20 de abril de 2016, la OACI suprimió el problema de seguridad significativo que quedaba pendiente en relación con la certificación de las compañías aéreas.
- (46) Del 19 al 23 de septiembre de 2016 se efectuó una visita de evaluación de la seguridad de la UE en Kazajistán. En la visita participaron expertos de la Comisión, la AESA y los Estados miembros. Durante la visita, la CAC

demonstró que ha logrado un progreso considerable en los últimos años. La CAC se ha centrado en la aplicación de las normas de la OACI y de normas recomendadas. La CAC tiene un enfoque tradicional de seguridad aérea basado en el cumplimiento y recientemente ha empezado a aplicar técnicas contemporáneas de gestión de seguridad aérea, como por ejemplo el Programa Estatal de Seguridad. Asimismo, también ha hecho esfuerzos para contratar y formar a inspectores adicionales para la supervisión de la industria de la aviación de Kazajistán. El equipo ejecutivo de la CAC tiene un gran nivel de experiencia y su personal tiene, por lo general, buenos conocimientos. El sistema de supervisión de la seguridad está basado en comprobar el cumplimiento de las normas aplicables en Kazajistán, aunque utiliza un método de listas de comprobación bastante rígido.

- (47) Las pruebas demuestran que la aplicación de las tareas asignadas a la CAC cumplen por lo general con las normas de la OACI, que la CAC tiene un programa de auditoría y vigilancia para la supervisión de la seguridad con respecto a las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, que dicho plan se aplica y que se llevan a cabo inspecciones en rampa.
- (48) De la muestra de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, dos compañías aéreas fueron visitadas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. La muestra incluyó las dos mayores compañías aéreas que constaban en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 en el momento de la visita. La visita pretendía comprobar su grado de conformidad con las normas de seguridad internacionales. Además, la visita, de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, tenía por objeto evaluar la voluntad y la capacidad de cada una de estas compañías aéreas para corregir las deficiencias de seguridad. La principal conclusión de las visitas a estas compañías aéreas es que no hubo una falta de voluntad ni tampoco una falta de capacidad para corregir las deficiencias de seguridad.
- (49) El 23 de noviembre de 2016, la CAC presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea las medidas adoptadas en Kazajistán para mejorar la seguridad aérea. Las medidas principales son la enmienda de su legislación en aviación civil y de sus reglamentos de apoyo, mejoras en la estructura y el personal de la CAC, el incremento del número de inspectores, la actualización del sistema de gestión de calificación y formación de los inspectores, así como cursos adicionales de formación para los inspectores que tienen lugar recurrentemente al inicio y en el puesto de trabajo. Además, la CAC explicó que había desarrollado procedimientos y listas de comprobación adicionales, esbozado el programa de supervisión de la seguridad, realizado las actividades de supervisión de la seguridad y aplicado un mecanismo para la resolución de problemas de seguridad. Las mejoras en el sistema de supervisión de la seguridad se demostraron gracias a las acciones coercitivas llevadas a cabo por la CAC en 2015 y 2016.
- (50) La CAC hizo en su presentación una síntesis de su plan de medidas correctoras con respecto a las observaciones formuladas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. En las medidas correctoras presentadas se incluía la actualización de varios procedimientos y listas de comprobación para mejorar las actividades de supervisión de la seguridad, la implementación de una base de datos electrónica para apoyar el proceso de vigilancia, la introducción de un sistema de notificación voluntaria de sucesos, el diseño de un nuevo programa de formación para 2017 y actividades adicionales de formación para instruir más inspectores en inspecciones en rampa de mercancías peligrosas.
- (51) A modo de muestra, el 23 de noviembre de 2016, la compañía aérea Aircompany SCAT compareció ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea para presentar información relativa a su desarrollo, historia, redes, flota, así como sus perspectivas y planes para el futuro. Aircompany SCAT también facilitó información sobre la organización de su mantenimiento y formación. Proporcionó datos específicos sobre su sistema de gestión de la seguridad y sobre las inspecciones y auditorías a las que ha sido sometida. Aircompany SCAT demostró que está registrada en el programa de auditoría de seguridad operacional de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional («IATA») y que la organización de mantenimiento posee un certificado de aprobación de la organización de mantenimiento de la AESA.
- (52) Sobre la base de toda la información disponible, incluidos los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión y la información facilitada durante la audiencia el 23 de noviembre de 2016, se considera que la CAC ha realizado mejoras constantes y continuadas en el tiempo. Se reconoce asimismo que la CAC ha demostrado su voluntad para colaborar de forma permanente con la Comisión y que la CAC es transparente en su reconocimiento de seguir con los esfuerzos para mejorar sus obligaciones de vigilancia y la resolución de problemas que afectan a la seguridad. Se considera que la CAC tiene capacidad para ejercer sus responsabilidades de supervisión de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán. En su comparencia ante el Comité de Seguridad Aérea, la CAC se comprometió plenamente a entablar un diálogo permanente sobre seguridad con la Comisión, en particular mediante nuevas reuniones, siempre y cuando esta lo considere necesario.
- (53) En cuanto a Aircompany SCAT, la compañía aérea certificada en Kazajistán que, a modo de muestra, había sido invitada a la audiencia, la información proporcionó el 23 de noviembre de 2016 se considera satisfactoria. En particular, aportó datos específicos sobre el sistema de gestión de la seguridad que ha establecido.

- (54) Sobre la base de los resultados de la visita sobre el terreno de la Unión en Kazajistán, incluidas las visitas a la CAC y otras dos compañías aéreas, la presentación de la CAC y la compañía aérea Aircompany SCAT, hay suficientes pruebas que certifican el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales aplicables y las prácticas recomendadas por parte de la CAC y las compañías aéreas certificadas en Kazajistán.
- (55) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que la lista de la Unión de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para eliminar todas las compañías aéreas certificadas en Kazajistán en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (56) Los Estados miembros deberán seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes por parte todas las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (57) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos de seguridad inminentes debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Compañías aéreas de Kirguistán**

- (58) Del 25 de enero al 5 de febrero de 2016 tuvo lugar una auditoría del sistema de aviación civil kirguís, en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI. De acuerdo con los resultados de la auditoría, la OACI detectó un problema de seguridad significativo (PSS) en el ámbito de la concesión de licencias al personal y formación relativo a la expedición de licencias y las habilitaciones de piloto en Kirguistán. El 30 de junio de 2016, la OACI anunció que Kirguistán había aplicado medidas correctoras y que el PSS en el ámbito de la concesión de licencias al personal se había resuelto. Sin embargo, queda pendiente el PSS relativo al proceso de certificación para la expedición de certificados de operador aéreo, detectado por la OACI el 16 de julio de 2015.
- (59) El 8 de julio de 2016 tuvieron lugar consultas entre la Comisión y representantes de la Agencia de Aviación Civil de Kirguistán. En dichas consultas, los representantes de la Agencia de Aviación Civil de Kirguistán mostraron su deseo de colaborar con la Comisión y facilitar actualizaciones técnicas sobre su progreso en lo que respecta a las obligaciones internacionales en materia de seguridad aérea.
- (60) En vista de la información limitada que fue proporcionada por la Agencia de Aviación Civil de Kirguistán, se demuestra que, aun valorando el compromiso mostrado por Kirguistán de colaborar con la Comisión, no se ha logrado todavía un progreso suficiente en lo que respecta a las mejoras en la aplicación de las normas internacionales de seguridad en relación con las obligaciones de certificación y vigilancia de la Agencia de Aviación Civil de Kirguistán.
- (61) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 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 Kirguistán.

#### **Compañías aéreas de Libia**

- (62) El 27 de julio de 2016 tuvieron lugar consultas técnicas entre la Comisión y la Autoridad de Aviación Civil libia, en lo sucesivo «LYCAA», para tratar, en particular, la actual prohibición de explotación impuesta a todas las compañías aéreas libias con arreglo al Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (63) Durante estas consultas, la LYCAA aportó datos relativos a sus planes de desarrollo con respecto a las obligaciones de certificación y vigilancia de las compañías aéreas libias. La LYCAA informó de que, dentro de las restricciones causadas por un entorno operativo complicado, está comprometida a llevar a cabo sus obligaciones internacionales en relación con la seguridad aérea.
- (64) La Comisión valora los esfuerzos logrados por la dirección de la LYCAA y el hecho que esta exprese su compromiso de colaborar con la Comisión para poder presentarle actualizaciones sobre el estado de sus obligaciones en materia de certificación y vigilancia.

- (65) A pesar de ello, la Comisión determina que el complicado entorno operativo en Libia y sus consecuencias para la LYCAA en lo que respecta a su capacidad para ejercer sus obligaciones en materia de supervisión de la seguridad, siguen siendo una problema clave, dado que impide la limitación de los riesgos de seguridad aérea que provocaron que se decidiera incluir a todas las compañías aéreas certificadas en Libia en la lista de la UE. Se considera que, sobre la base de la información disponible, Libia no es capaz en estos momentos de cumplir con sus obligaciones internacionales en relación con la seguridad aérea.
- (66) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 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 Libia.

#### **Compañías aéreas de Mozambique**

- (67) Durante el período anterior, la Comisión y la AESA han seguido prestando asistencia técnica a las autoridades competentes de Mozambique. El 10 de noviembre de 2016, el Instituto de Aviação Civil de Moçambique, en lo sucesivo «IACM», informó a la Comisión de que recientemente se ha llevado a cabo un número importante de acciones con el objetivo de mejorar sus reglamentos, infraestructuras y organización interna, así como las capacidades de supervisión en el ámbito de las normas de vuelo y los aeródromos. El IACM confirmó asimismo que se ha contratado personal y que se ha ofrecido formación periódica en todos los ámbitos técnicos.
- (68) Con todo, la capacidad del IACM para supervisar las actividades de aviación civil en Mozambique no es todavía plenamente conforme a las normas de seguridad internacionales. No existen pues pruebas suficientes que justifiquen una decisión de modificar la prohibición de explotación de todas las compañías aéreas certificadas en Mozambique.
- (69) Aunque las mejoras no basten para justificar una modificación de la prohibición vigente, la situación es lo suficientemente prometedora como para justificar una visita de evaluación adicional de la Unión sobre el terreno en los próximos meses.
- (70) Según la lista proporcionada por el IACM el 16 de noviembre de 2016, se han certificado dos compañías aéreas nuevas en Mozambique: Archipelago Charters Lda (AOC MOZ-25) encargada de operar helicópteros de aviación comercial, y Solenta Aviation Mozambique SA (AOC MOZ-23) encargada de aviación comercial con aviones. El IACM también informó a la Comisión de que se había revocado el AOC de la compañía SAM — Solenta Aviation Mozambique SA (AOC MOZ-10), encargada de la aviación corporativa con aviones.
- (71) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir las compañías aéreas Archipelago Charters Lda y Solenta Aviation Mozambique SA al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, y para suprimir la compañía aérea SAM — Solenta Aviation Mozambique SA de dicho anexo.

#### **Compañías aéreas de la Federación de Rusia**

- (72) La Comisión, la AESA y las autoridades competentes de 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.º 965/2012.
- (73) El 28 de octubre de 2016, la Comisión, asistida por la AESA, se reunió con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo («FATA»). El objetivo de esa reunión era revisar los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas rusas sobre la base de los informes SAFA de las inspecciones en rampa para el período comprendido entre el 18 de octubre de 2015 y el 17 de octubre de 2016 y detectar los casos que requirieran especial atención.
- (74) Durante la reunión, la Comisión revisó más detalladamente los resultados SAFA de seis compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia. La FATA informó a la Comisión de las medidas coercitivas emprendidas contra una de las compañías aéreas mencionadas basadas en la imposición de una prohibición de operar vuelos en la Unión.



- (75) Con base en la información disponible, se llegó a la conclusión de que no era necesaria la comparecencia ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de las autoridades de aviación rusas ni de las compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia.
- (76) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con el fin de añadir compañías aéreas de la Federación de Rusia.
- (77) Los Estados miembros deben 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) n.º 965/2012.
- (78) 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) n.º 2111/2005.

### **Compañías aéreas de Tailandia**

- (79) El 13 de septiembre de 2016, la Comisión, la AESA y la Autoridad de Aviación Civil de Tailandia, en lo sucesivo «CAAT» mantuvieron una consulta técnica. Durante esta consulta, la CAAT proporcionó a la Comisión información actualizada sobre la aplicación del plan de medidas correctoras que se elaboró con el fin de solucionar los problemas significativos de seguridad (PSS) detectados por la OACI tras su auditoría realizada en enero de 2015. En particular, la CAAT facilitó información sobre las mejoras adoptadas desde mayo de 2016 con respecto a su régimen de financiación, el desarrollo de la organización y el número de inspectores disponibles, los dirigentes recientemente nombrados, la introducción de un sistema de gestión de la información, la mejora de la legislación aeronáutica primaria, la actualización de los reglamentos de funcionamiento y manuales internos, la formación de inspectores y el relanzamiento de las actividades de supervisión de la seguridad en Tailandia.
- (80) La CAAT está trabajando actualmente en la nueva certificación de las compañías aéreas certificadas en Tailandia basándose en una actuación estructurada en cinco fases. La fase inicial de este proyecto tuvo lugar el 12 de septiembre de 2016 y se prevé que el proyecto concluya en septiembre de 2017 para 25 compañías aéreas que operan a escala internacional. Según la CAAT, hay suficientes inspectores y apoyo por parte de los proveedores de asistencia técnica disponible para llevar a cabo el proyecto. A este respecto, cabe señalar que la CAAT aún no acepta solicitudes de certificados de operador aéreo de nuevas compañías aéreas y las compañías aéreas existentes están limitadas para incrementar sus operaciones. Esto contribuye a gestionar la carga de trabajo del proyecto de certificación y garantiza que no se introduzcan nuevos riesgos para la seguridad.
- (81) Con base en la información presentada en la reunión, se hizo evidente que, a pesar de que la CAAT lo había indicado como prioridad, la supervisión y vigilancia diarias de las actividades de aviación quedan rezagadas. Las actividades de control se efectúan fundamentalmente en aeronavegabilidad, no en las operaciones de vuelo. Según la CAAT, la supervisión diaria y la vigilancia de las actividades de aviación irán mejorando gradualmente, tan pronto se contraten y formen nuevos inspectores y se aplique plenamente el sistema automatizado de control.
- (82) El 14 de noviembre de 2016, la CAAT facilitó información adicional sobre los progresos en la aplicación de las medidas correctoras y los datos relativos a actividades de supervisión y vigilancia recientes. Esto demuestra que la CAAT realiza inspecciones operativas y presenta sus constataciones, y que las compañías aéreas afectadas disponen de un procedimiento para responder a dichas constataciones y aplicar medidas correctoras que, a su vez, son aceptadas por la CAAT.
- (83) El Gobierno de Tailandia y la CAAT están resueltos a mejorar el sistema de vigilancia de la seguridad en Tailandia. La CATT ha presentado pruebas de los importantes progresos realizados durante los últimos seis meses. Por otra parte, la información disponible en materia de seguridad sobre las compañías aéreas certificadas en Tailandia no avala la decisión de imponer una prohibición o restricciones de explotación. 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.º 473/2006.

- (84) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión en lo que respecta a las compañías aéreas de Tailandia.
- (85) Los Estados miembros deben seguir 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, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (86) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos de seguridad inminentes debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (87) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (88) 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.º 474/2006 se modifica como sigue:

- 1) El anexo A queda sustituido por el texto que figura en el anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo B queda sustituido por el texto que figura en el anexo II 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 8 de diciembre de 2016.

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

## ANEXO I

## «ANEXO A

LISTA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA PROHIBIDA DENTRO DE LA UNIÓN,  
CON EXCEPCIONES <sup>(1)</sup>

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
(1)	(2)	(3)	(4)
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	República Islámica de Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República Islámica de Afganistán</b>
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	República Islámica de Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islámica de Afganistán
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	República Islámica de Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islámica de Afganistán
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	República Islámica de Afganistán
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines, incluida en el anexo B, en particular:</b>			<b>República de Angola</b>
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

<sup>(1)</sup> 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.

(1)	(2)	(3)	(4)
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
HELLANG	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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Benín</b>
AIR TAXI BENIN	BEN 004 ATB-5	Desconocido	República de Benín
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República del Congo</b>
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
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconocido	República del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República del Congo

(1)	(2)	(3)	(4)
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República Democrática del Congo (RDC)</b>
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)

(1)	(2)	(3)	(4)
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)
<b>Todas las compañías aéreas certifi- cadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión nor- mativa, en particular:</b>			<b>Yibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
<b>Todas las compañías aéreas certifi- cadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la super- visión normativa, en particular:</b>			<b>Guinea Ecuatorial</b>
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
<b>Todas las compañías aéreas certifi- cadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión nor- mativa, en particular:</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC n.º 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC n.º 005	NAS	Eritrea
<b>Todas las compañías aéreas certifi- cadas por las autoridades de la República Gabonesa responsables de la supervisión normativa, ex- cepto Afrijet y SN2AG, incluidas en el anexo B, en particular:</b>			<b>República Gabonesa</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ DSA	EKG	República Gabonesa

(1)	(2)	(3)	(4)
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/ DSA	LGE	República Gabonesa
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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air y Batik Air, en particular:</b>			<b>República de Indonesia</b>
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
AMA	135-054	Desconocido	República de Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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
EASTINDO	135-038	ESD	República de Indonesia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Desconocido	República de Indonesia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Desconocido	República de Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconocido	República de Indonesia

(1)	(2)	(3)	(4)
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
HEVILIFT AVIATION	135-042	Desconocido	República de Indonesia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Desconocido	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República de Indonesia
INDO STAR AVIATION	135-057	Desconocido	República de Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	República de Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	República de Indonesia
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	República de Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República de Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Desconocido	República de Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República de Indonesia
MARTA BUANA ABADI	135-049	Desconocido	República de Indonesia
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



(1)	(2)	(3)	(4)
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Desconocido	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
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República de Indonesia
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Desconocido	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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República Kirguisa</b>
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 KIRGUISTAN	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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa</b>			<b>Liberia</b>
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Libia</b>
AFRIQYAH 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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Mozambique responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Mozambique</b>
ARCHIPELAGO CHARTERS LDA	MOZ-25	Desconocido	República de Mozambique
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Desconocido	República de Mozambique
CFM-TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	TTA	República de Mozambique
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	Desconocido	República de Mozambique
COA-COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconocido	República de Mozambique
CPY-CROSPRAYERS	MOZ-06	Desconocido	República de Mozambique
CRA-CR AVIATION LDA	MOZ-14	Desconocido	República de Mozambique

(1)	(2)	(3)	(4)
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
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Desconocido	República de Mozambique
LAM-LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE SA.	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
SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE SA	MOZ-23	Desconocido	República de Mozambique
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Nepal</b>
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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Santo Tomé y Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Sierra Leona</b>
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONA 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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Sudán</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	República de Sudán
BADR AIRLINES	35	BDR	República de Sudán

(1)	(2)	(3)	(4)
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	República de Sudán
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	República de Sudán
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Desconocido	República de Sudán
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	República de Sudán
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	República de Sudán
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	República de Sudán
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	República de Sudán
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	República de Sudán
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	República de Sudán
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	República de Sudán»

## ANEXO II

## «ANEXO B

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

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
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo Boeing B737-700, aeronaves de tipo Boeing B777-200 y aeronaves de tipo Boeing B777-300ER.	Toda la flota salvo: aeronaves de la flota de Boeing B737-700, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Boeing B777-200, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Boeing B777-300, según se menciona en el AOC y aeronaves de la flota de Boeing B777-300ER, según se menciona en el AOC.	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 <sup>(1)</sup>	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

<sup>(1)</sup> Se podrá permitir a las compañías aéreas del anexo B 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.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
IRAN AIR	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Todas las aeronaves de tipo Fokker F100 y de tipo Boeing B747.	Aeronaves de tipo Fokker F100, según se menciona en el AOC; aeronaves de tipo Boeing B747, según se menciona en el AOC.	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) Solo se permite a Afrijet utilizar las aeronaves especificadas para su nivel actual de operaciones en la Unión.»