

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/871 DE LA COMISIÓN**de 14 de junio de 2018****que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de 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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 4, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión ⁽²⁾ estableció la lista que recoge las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión, prevista 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 («EASA») comunicaron a la Comisión 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) La Comisión informó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión reglamentaria, de los hechos y argumentos esenciales que podrían conducir a la decisión de imponer una prohibición de explotación dentro de la Unión o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación en el caso de las compañías ya incluidas en la lista.
- (4) La Comisión brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar los documentos facilitados por los Estados miembros, así como de presentar observaciones por escrito y hacer una presentación oral ante la Comisión y ante el Comité establecido por el Reglamento (CEE) n.º 3922/1991 del Consejo ⁽³⁾ (en lo sucesivo, el «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 ⁽⁴⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Afganistán, Angola, Bolivia, Gambia, Indonesia, Libia, Nepal, Rusia y Venezuela. La Comisión también ha facilitado información al Comité de Seguridad Aérea sobre la situación de la seguridad aérea en Guinea Ecuatorial, Kazajistán, la India, Mauritania, Mozambique, Filipinas, Tailandia, Ucrania y Zambia.
- (6) La EASA 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 («OACI») en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI. En ese contexto, se invitó también a los Estados miembros a conceder prioridad a las inspecciones en rampa de aquellas compañías aéreas cuyas certificaciones hayan sido expedidas por terceros países en los cuales la OACI haya detectado la existencia de problemas de seguridad significativos o en los cuales la EASA haya observado deficiencias significativas en sus sistemas de supervisión de la seguridad. Además de las consultas evacuadas 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 ofrezcan las compañías aéreas con certificaciones de esos terceros países.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ 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 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. 14).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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 EASA 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») de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽¹⁾.
- (8) Además, la EASA informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea acerca de los proyectos de asistencia técnica realizados en terceros países afectados por las medidas o los requisitos de seguimiento del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. Facilitó información sobre los planes y solicitudes de mayor asistencia técnica y cooperación para mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil a fin de ayudar a 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 EASA. A este respecto, la Comisión reiteró 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 presentó 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 EASA de la información obtenida en las inspecciones en rampa realizadas a las aeronaves de las compañías aéreas de la Unión y en las inspecciones de normalización efectuadas por la EASA, así como en inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron medidas de ejecución e informaron de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Bulgaria informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de las medidas que había adoptado con respecto a la compañía aérea Bulgaria Air.
- (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 inminentes como consecuencia del incumplimiento por parte de alguna compañía aérea de la Unión de las normas internacionales de seguridad aplicables.

Compañías aéreas de Afganistán

- (12) El 13 de febrero de 2018 se celebró una reunión de consulta técnica entre representantes de la Comisión, la EASA y la Autoridad de Aviación Civil de la República Islámica de Afganistán («ACAA») y la compañía aérea *Kam Air*, relativa, en particular, a la actual prohibición de explotación impuesta a todas las compañías aéreas de Afganistán de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (13) En esa reunión, la ACAA facilitó información sobre los progresos realizados en la aplicación de la supervisión de la seguridad. En estos últimos años, la ACAA ha revocado o suspendido más certificados de operador aéreo («AOC»), varias aeronaves han sido inmovilizadas en tierra por no ser aptas para la navegación aérea, y se han adoptado medidas estrictas contra miembros de la tripulación de vuelo que no cumplían las normas internacionales de seguridad. Además, la ACAA informó de que todas las compañías aéreas registradas en Afganistán estaban sometidas a un proceso de recertificación de conformidad con las normas internacionales. Por el momento, solo dos compañías aéreas son titulares de un AOC válido, *Kam Air* y *Ariana Afghan Airlines*. *Kam Air* ha obtenido la recertificación plena de conformidad con el nuevo marco legislativo de Afganistán para la aviación, y *Ariana Afghan Airlines* está en proceso de recertificación. La ACAA reiteró 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.
- (14) La ACAA ha empezado a cumplimentar los cuestionarios en línea del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, enfoque de supervisión continua, de la OACI (USOAP – CMA), si bien no ha aportado pruebas. El representante permanente de Afganistán ante la OACI está concertando con esta la realización de una auditoría USOAP lo antes posible.
- (15) La compañía aérea *Kam Air* hizo una presentación sobre el desarrollo de la compañía y la gestión de la seguridad en la misma. En septiembre de 2014, el consejo ejecutivo de *Kam Air* decidió reconsiderar sus planes estratégicos y procedimientos tácticos en sus operaciones, para ajustarse plenamente a los nuevos reglamentos de la ACAA y a las normas y prácticas internacionales recomendadas. Se puso en marcha un programa de análisis de datos de vuelo y la compañía es consciente de los riesgos operativos. Están aplicándose sistemas de seguridad y gestión de la calidad.

⁽¹⁾ 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).

- (16) La Comisión valora los esfuerzos que está realizando la ACAA y el hecho de que esta exprese su compromiso de colaborar con la Comisión para presentarle actualizaciones sobre el estado de sus obligaciones en materia de vigilancia.
- (17) Sin embargo, la Comisión toma nota de que el entorno operativo en Afganistán sigue siendo complicado y de las consecuencias para la ACAA en lo que respecta a su capacidad para cumplir sus obligaciones de supervisión de la seguridad. La Comisión seguirá de cerca los resultados de la auditoría USOAP que habrá de realizar la OACI. Por consiguiente, la Comisión considera que, sobre la base de la información disponible, no es procedente modificar la lista de las compañías aéreas de Afganistán que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, con excepción de los transportistas afganos *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* y *Safi Airways*, cuyo AOC se había revocado, por lo que ya no tenían que figurar en la lista.
- (18) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que procede modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión suprimiendo las compañías aéreas *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* y *Safi Airways* del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.

Compañías aéreas de Angola

- (19) En noviembre de 2008 ⁽¹⁾, todas las compañías aéreas certificadas en Angola, excepto una, quedaron sujetas a una prohibición de explotación, debido principalmente a la incapacidad de las autoridades responsables de la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Angola (INAVIC) para aplicar y hacer cumplir las normas internacionales de seguridad. Se hizo una excepción parcial para la compañía aérea *TAAG Angola Airlines*. *TAAG Angola Airlines* fue incluida en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽²⁾ y autorizada a operar en la Unión con una parte de su flota.
- (20) En marzo de 2017, la OACI realizó una misión de validación coordinada en Angola, partiendo de cuyos resultados, la OACI anunció que las autoridades competentes de Angola habían solucionado el problema de seguridad significativo en relación con las operaciones.
- (21) Mediante carta del 2 de abril de 2018, las autoridades competentes de Angola comunicaron a la Comisión los avances en la aplicación de las normas internacionales de seguridad y los resultados de la misión de validación coordinada de la OACI.
- (22) La Comisión valora los esfuerzos que realiza INAVIC y su compromiso de mantenerse en contacto con la Comisión para ofrecer información más detallada en cuanto a los avances en la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas de las que son responsables.
- (23) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión 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 con respecto a las compañías aéreas de Angola.

Compañías aéreas de Bolivia

- (24) El 30 de enero de 2018 se celebró una reunión de consulta técnica entre representantes de la Comisión, la EASA y un Estado miembro, y altos representantes de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolivia («DGAC»).
- (25) La Comisión había pedido a la DGAC que presentara una lista de documentos y acciones que debían llevarse a cabo. La DGAC facilitó oportunamente toda la documentación requerida, que la EASA analizó. La conclusión preliminar fue que los procedimientos estaban bien documentados, pero que no era posible evaluar si realmente se estaban aplicando bien. La DGAC parece estar bien dotada de personal en cuanto al número de inspectores; sin embargo, se precisaba más información para verificar si se dispone de los conocimientos técnicos necesarios para tareas especializadas.
- (26) A fin de obtener una visión más precisa de la supervisión de las operaciones aéreas, la Comisión pidió a la DGAC una planificación detallada de las auditorías e inspecciones previstas en 2018 y un resumen de las realizadas en 2016 y 2017 a cinco compañías aéreas de transporte de pasajeros que operan de manera regular y no regular.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 1131/2008 de la Comisión, de 14 de noviembre de 2008, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión, considerandos 8 a 11 relativos a Angola.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 619/2009 de la Comisión, de 13 de julio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión, considerandos 54 a 62 relativos a Angola. Reglamento de Ejecución (UE) 2016/963 de la Comisión, de 16 de junio de 2016, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión, considerandos 12 a 17 relativos a Angola.

- (27) Esta documentación adicional se envió a la EASA, que la recibió. La conclusión es que se ha producido un aumento significativo del índice de finalización de las inspecciones realizadas en 2016 y 2017. En el caso de *Boliviana de Aviación*, la única compañía aérea boliviana que opera en Europa, se ha llevado a cabo el 88 % de las actividades previstas. La DGAC comunicó la introducción en 2018 de un concepto de supervisión basada en el riesgo. Se observa que, en el caso de los demás operadores aéreos, aunque se ha llevado a cabo un análisis del riesgo, siguen precisándose mejoras.
- (28) La Comisión toma nota de la información facilitada por la DGAC. La Comisión considera que, sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la proporcionada por la DGAC en la reunión de consulta técnica de 30 de enero de 2018, en este momento no hay motivos para imponer prohibiciones de explotación ni restricciones operativas a compañías aéreas certificadas en Bolivia.
- (29) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Bolivia.
- (30) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Bolivia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (31) 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.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Gambia

- (32) En 2014 y 2015, las inspecciones SAFA de los operadores *Aeolus Air Ltd.* y *SIPJ (G) Ltd.*, ambas titulares de un AOC expedido por la Autoridad de Aviación Civil de Gambia (CAAG), pusieron de manifiesto graves deficiencias de seguridad.
- (33) El 24 de julio de 2015, la EASA envió una carta a la CAAG presentando los resultados de una inspección en rampa a la que se había sometido a *SIPJ (G) Ltd.* En la carta, la EASA también indicó a la CAAG que, aunque los planes de vuelo figuraban en la categoría de operaciones de la aviación general y las tripulaciones indicaron que operaban como vuelos de Estado, de hecho había pruebas de que las operaciones eran, en realidad, de carácter comercial.
- (34) Investigando más se comprobó que el avión en cuestión estaba registrado en los Estados Unidos de América. La EASA se puso en contacto con las autoridades de aviación civil de los Estados Unidos con respecto a esta aeronave. La EASA también se puso formalmente en contacto con las autoridades de Gambia, que no respondieron. *SIPJ (G) Ltd.* no ha solicitado una autorización de TCO.
- (35) En 2016, varias inspecciones SAFA del operador aéreo *SIPJ (G) Ltd.* arrojaron más resultados significativos. En todos los casos, los vuelos se habían declarado como operaciones de la aviación general. Sin embargo, había indicios de que los vuelos eran comerciales pero se declaraban como de aviación general para eludir las normas de seguridad aplicables de la OACI y, más concretamente, los requisitos de autorización de TCO en el espacio aéreo de la Unión.
- (36) Con el fin de realizar un seguimiento atento de la situación, la Comisión proseguirá las consultas con las autoridades de Gambia, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (37) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas registradas en Gambia, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (38) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión puede intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (39) 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 con respecto a las compañías aéreas de Gambia.

Compañías aéreas de Indonesia

- (40) Del 12 al 21 de marzo de 2018, la Unión efectuó una visita de evaluación de la seguridad en Indonesia. En la visita participaron expertos de la Comisión, la EASA y los Estados miembros. La visita de evaluación sobre el terreno se desarrolló en las oficinas de la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia («DGCA de Indonesia») y en las de varias compañías aéreas certificadas en Indonesia, a saber: *Batik Air*, para comparar con la última visita de evaluación de la Unión en 2016; *Wings Air*, operador del mismo grupo (Lion Group) que *Batik Air* y gran operador de turbopropulsores (ATR42/72); *Sriwijaya Air*, el mayor operador que todavía figura en la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión; *TransNusa*, que tiene una flota mixta de turboventiladores y turbopropulsores (todos ellos certificados con arreglo a CASR-121); *Spirit Aviation Sentosa* y *Susi Air*, ambas certificadas con arreglo a CASR-135, que operan vuelos regionales y chárter. La evaluación incluyó visitas a dos zonas remotas: una base de *TransNusa* en Kupang y la sede de *Susi Air* en Pangandaran.
- (41) En la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno se constató que la DGCA no solo ha mantenido sus anteriores logros, sino que también ha mejorado considerablemente en diversos ámbitos desde la última visita en 2016. Muy relevante es la estabilidad alcanzada por la DGCA en la redacción de normas nacionales de aviación y la madurez presentada para realizar una supervisión adecuada y eficaz. Ya en ocasiones anteriores se observó que se habían tomado en consideración o adoptado diversos modelos reglamentarios a fin de que Indonesia pudiera demostrar que cumple las normas de la OACI. Este proceder era poco claro. El equipo de la Unión acogió con satisfacción la decisión de la DGCA de adoptar una política clara de adhesión a la normativa de la OACI y elaborar, por propia iniciativa, una normativa en consonancia con las últimas modificaciones de la OACI.
- (42) Los expertos pudieron determinar que las actividades de vigilancia —tanto las auditorías como las inspecciones— siguen planificándose anualmente y que la mayoría de ellas se llevan a cabo de acuerdo con lo establecido.
- (43) La DGCA atrae suficiente personal, de acuerdo con el tamaño y el alcance del sector de la aviación que ha de supervisarse. El personal ha aumentado considerablemente desde 2016 y existen planes para contratar más recursos. Todos el personal entrevistado era cualificado y se constató que conocía sus tareas. Los programas y planes de formación teórica se consideraron apropiados. Sin embargo, se observó que sigue necesitándose más formación operativa de los inspectores en cuanto a la presentación de informes, la profundidad del control, el análisis de las causas subyacentes y la elaboración de conclusiones.
- (44) La DGCA de Indonesia demostró que, en caso necesario, se adoptan medidas de ejecución como cartas de advertencia, suspensiones, revocaciones y sanciones financieras. Desde 2017 se han emitido 4 revocaciones, 11 suspensiones y 21 cartas de advertencia.
- (45) El *Lion Group* está formado por seis compañías aéreas certificadas en tres Estados distintos y aplica un enfoque integrado a sus operaciones y a la gestión de la seguridad y la calidad. Dentro del *Lion Group*, *Batik Air* y *Wings Air* son titulares de AOC expedidos en Indonesia. *Batik Air* ya fue evaluada por la Unión en la visita de 2016 y demostró que sigue teniendo sistemas de gestión de la seguridad y aseguramiento de la calidad que funcionan bien. El operador persigue nuevas mejoras. *Batik Air* ha tenido en cuenta las observaciones que se le formularon en 2016 y ha incorporado mejoras no obligatorias, especialmente en el ámbito de la evaluación de los riesgos para la seguridad. *Wings Air* contrata tripulaciones de vuelo y personal profesional y dispone de sistemas para gestionar las distintas operaciones. Los directivos, de cada compañía aérea y del conjunto del grupo, reciben información y análisis sobre seguridad y calidad y adoptan las medidas pertinentes. Los directivos también divulgan la información y las medidas correctoras en sus publicaciones internas, por medios electrónicos o de otro tipo.
- (46) *Sriwijaya Air* es el tercer mayor operador en Indonesia. Tiene un sistema de gestión de la seguridad bien establecido. Los altos directivos entrevistados analizan adecuadamente las cuestiones pertinentes y conocen bien los sistemas utilizados en la gestión de la seguridad y el control de las operaciones en tierra y en vuelo. Además del control obligatorio de la tensión arterial y de la alcoholemia al comienzo de cada período de servicio (de las tripulaciones de vuelo y de cabina), *Sriwijaya Air* ha puesto en marcha, como política de empresa, un programa de detección aleatoria del consumo de drogas. El sistema de gestión de la calidad iniciado el año pasado se encuentra en sus primeras fases. Todos los miembros de la dirección de calidad son auditores cualificados. La gestión por *Sriwijaya Air* del mantenimiento de la aeronavegabilidad puede mejorar, de modo que sea posible conocer fácilmente el nivel de cumplimiento del programa de mantenimiento de cualquier aeronave.
- (47) *TransNusa* es un pequeño operador nacional. Su gestión del control del mantenimiento de la aeronavegabilidad y de las operaciones se ha considerado satisfactoria. El operador ha desarrollado un sistema de gestión de la seguridad que funciona bien y aplica con carácter voluntario un programa de análisis y supervisión de los datos de vuelo. Dispone de un sistema de gestión de la calidad que convendría seguir mejorando. Las instalaciones de mantenimiento de línea en Kupang eran adecuadas para el tipo de operaciones. En líneas generales, se consideró que *TransNusa* se ajusta a la normativa aplicable.

- (48) *Spirit Aviation Sentosa* es uno de los más pequeños operadores aéreos de Indonesia, certificado hace poco, y dispone de un AOC CAST-135. Tiene sus oficinas en Yakarta, pero las operaciones tienen lugar principalmente en zonas rurales de Papúa. Su sistema de gestión de la seguridad está bien desarrollado. En materia de operaciones, la organización se consideró satisfactoria. Debe mejorar el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (49) *Susi Air* es un operador con certificado CASR-135 que tiene una flota constituida principalmente por Cessna Grand Caravan. Dispone de un sistema de gestión de la seguridad. La clasificación de incidencias, la identificación de los riesgos más significativos y la gestión de los cambios se efectúan manualmente, partiendo de diferentes fuentes de datos sin normalizar. La carga de trabajo parece ser excesiva para el número de personas que se ocupan de las funciones del sistema de gestión de la seguridad. Sería necesario disponer de más personal para ello y de herramientas adecuadas, especialmente si la flota aumenta como se espera. El equipo de la UE tomó nota de la solidez de su sistema de tripulación, y del excelente entrenamiento de los pilotos. Por lo que respecta al mantenimiento, la empresa está bien establecida y equipada, y puede dar apoyo a las actividades de mantenimiento en lugares remotos. Excepto en mantenimiento, se constató que la empresa necesita más personal en otros ámbitos.
- (50) En general, el equipo de la UE observó que todos los operadores visitados parecen tener una política de notificación no punitiva.
- (51) Durante las visitas a los operadores en el marco de su sistema de gestión de la seguridad, entre los principales riesgos identificados figuraban los avisos de resolución del sistema de alerta de tráfico aéreo para la prevención de colisiones (TCAS-RA) y las aproximaciones no estabilizadas. Hay estudios que indican que se producen bastantes menos incidentes de este tipo recurriendo a las operaciones de navegación basadas en la performance (PBN). La aprobación del diseño de las operaciones PBN es responsabilidad de la DGCA. Dados los mayores riesgos identificados, se recomienda encarecidamente que la autoridad promueva el uso de las PBN. Para ello, la DGCA debe entablar un diálogo con todas las partes interesadas (compañías aéreas, proveedores de servicios de navegación aérea, aeropuertos) para promover el recurso a las PBN y elaborar un programa sólido que incluya la necesaria cooperación y formación.
- (52) La DGCA de Indonesia y las compañías aéreas *Sriwijaya Air*, *Wings Air* y *Susi Air* comparecieron ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea el 30 de mayo de 2018. La DGCA de Indonesia presentó su actual estructura organizativa, con información sobre el personal asignado a la Dirección de Aeronavegabilidad y Operaciones de las Aeronaves, sobre el creciente presupuesto disponible para las tareas de supervisión de la seguridad y la formación de los inspectores y sobre la mudanza a instalaciones nuevas y modernas. La DGCA de Indonesia detalló los resultados de la última misión de validación coordinada de la OACI, de octubre de 2017, que dio una puntuación de ejecución efectiva del 80,34 %. La DGCA comunicó la situación actual y prevista de la aplicación de la navegación basada en la performance en 2017 y 2018, según la cual un número significativo de aeropuertos acabarán disponiendo de procedimientos de PBN. La DGCA de Indonesia hizo en su presentación una síntesis de las medidas correctoras tomadas con respecto a las observaciones formuladas por los expertos de la Unión en 2018 durante la visita de evaluación sobre el terreno. Sobre la base de esta visita de la Unión en 2018 y de la misión de validación coordinada de la OACI se estableció un programa de mejoras.
- (53) En la comparecencia, la DGCA informó a la Comisión sobre las acciones emprendidas a raíz de las auditorías de la misión de validación coordinada de la OACI en Indonesia y con respecto a las demás observaciones formuladas durante la visita de evaluación de la Unión sobre el terreno en 2018. Asimismo, se comprometió a entablar un diálogo permanente sobre seguridad con la Comisión, también ofreciendo la correspondiente información de seguridad y mediante nuevas reuniones, siempre y cuando la Comisión lo considere necesario.
- (54) *Sriwijaya Air* forma parte del *Sriwijaya Air Group*. *Sriwijaya Air* presentó sus planes de ampliación de la flota, de los actuales 37 aviones a 42 en 2021, detalló el proceso de contratación de los pilotos y presentó una descripción de las zonas de operaciones, formación y mantenimiento. *Sriwijaya Air* ofreció información sobre su sistema de gestión de la seguridad, proceso de análisis de datos de vuelo e indicadores de rendimiento de la seguridad. La empresa también informó de la supervisión a la que la DGCA había sometido a *Sriwijaya Air* en 2017, ya concluida, y comunicó los resultados. *Sriwijaya Air* presentó el plan de medidas correctoras elaborado sobre la base de las observaciones derivadas de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno en 2018.
- (55) *Wings Air* presentó la estructura y el funcionamiento de su sistema de gestión de la seguridad y los procesos que ha iniciado para garantizar la seguridad de sus operaciones. En la comparecencia, *Wings Air* también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea acerca del plan de medidas correctoras elaborado sobre la base de las observaciones derivadas de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno en 2018. Dicho plan incluye medidas correctoras basadas en un análisis de las causas subyacentes de tales observaciones. Además, *Wings Air* dio explicaciones sobre su investigación relativa a la reciente colisión en tierra en que se vio implicada una de sus aeronaves, así como las acciones en materia de seguridad que *Wings Air* tomó inmediatamente después del accidente.

- (56) *Susi Air* presentó la organización, el tipo de actividades y la diversidad de su personal, detallando el proceso de contratación de pilotos y la formación que reciben en el Centro de Formación. *Susi Air* subrayó el exigente proceso de cualificación, describió los procedimientos y las políticas de la empresa para garantizar la seguridad de las operaciones en zonas remotas de Papúa y dio detalles del mantenimiento y de las operaciones. El sistema electrónico de gestión de la seguridad que se utiliza facilita la declaración inmediata de incidentes, lo que contribuye a una sólida cultura de la seguridad. *Susi Air* informó de la supervisión a la que la DGCA había sometido a *Susi Air* en 2017, ya concluida, y comunicó los resultados. *Susi Air* expuso el plan de medidas correctoras que ha elaborado sobre la base de las observaciones derivadas de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno.
- (57) La Comisión toma nota con satisfacción de que, en respuesta a los accidentes de los últimos años, la DGCA de Indonesia determinó cinco ámbitos prioritarios para una acción más decidida, desarrolló medidas de atenuación apropiadas e informó de ellas a todas las compañías aéreas del país. Entre estos ámbitos prioritarios figuran las salidas de pista. A este respecto, la Comisión anima a la DGCA a analizar siempre las causas subyacentes a incidentes graves o accidentes, y a garantizar que todas las compañías aéreas indonesias lo hagan.
- (58) La Comisión toma nota con satisfacción del plan de acción sobre capacidades de despliegue acelerado de la PBN desarrollado por la DGCA, en consonancia con las recomendaciones del informe de la Unión sobre la evaluación de la seguridad, y subraya la importancia de su aplicación efectiva.
- (59) La Comisión toma nota de la buena disposición de la DGCA para seguir recibiendo a expertos extranjeros en su Dirección de Aeronavegabilidad y Operaciones de las Aeronaves, con el fin de formar a sus inspectores en el desempeño cada vez más eficaz de sus funciones, y de su disposición para invertir en estas sesiones de formación.
- (60) La Comisión subraya la importancia capital que para las autoridades indonesias tiene garantizar que la DGCA mantenga intactas sus capacidades de supervisión de la seguridad mediante una asignación suficiente de recursos que le permita hacer frente eficazmente al tamaño del sector indonesio de la aviación, en particular dado el crecimiento previsto. La Comisión toma nota del compromiso del Gobierno de Indonesia al respecto.
- (61) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluidos los resultados de la visita de marzo de 2018 y la audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea, la Comisión considera que hay pruebas suficientes de que la DGCA y las compañías aéreas certificadas en Indonesia cumplen las normas internacionales de seguridad aplicables y las prácticas recomendadas.
- (62) 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 sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para suprimir todas las compañías aéreas certificadas en Indonesia de anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (63) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales 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.
- (64) 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 puede intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Libia

- (65) El 20 de abril de 2018 se celebró una reunión técnica entre representantes de la Comisión, la EASA, un Estado miembro, representantes del Gobierno de Libia y la Autoridad de Aviación Civil de Libia («LYCAA»).
- (66) En esta reunión, la LYCAA facilitó información actualizada sobre los progresos realizados en la aplicación del plan de acción corrector de la OACI en los ámbitos en que la LYCAA busca asistencia técnica, así como sobre el programa encaminado a levantar la prohibición de la UE. La LYCAA reiteró su compromiso con el cumplimiento de las obligaciones internacionales relativas a la seguridad aérea. La LYCAA comunicó que está trabajando intensamente en ello y que la situación ha mejorado ostensiblemente.
- (67) La Comisión valora los esfuerzos que está realizando la LYCAA y el hecho de que esta exprese su compromiso de colaborar con la Comisión para presentarle actualizaciones sobre el estado de sus obligaciones en materia de vigilancia. Sin embargo, la presentación de la LYCAA ofreció una información limitada y no suficientemente detallada. Además, el entorno operativo en Libia sigue siendo muy complicado. El 30 de abril de 2018, la Comisión envió a la LYCAA una carta pidiendo información técnica adicional.

- (68) La última auditoría de la OACI tuvo lugar en 2007, y la aplicación efectiva fue del 28,86 %. La LYCAA está trabajando en el plan de acción corrector. La Comisión recomienda que Libia reciba una misión de validación coordinada de la OACI / auditoría USOAP, como paso importante previo a que se levante la actual prohibición de compañías aéreas de Libia. Además, sería importante resolver satisfactoriamente las dificultades operativas derivadas de la compleja situación de seguridad. La Comisión también recomienda a la LYCAA que se concentre en recibir la misión de validación coordinada de la OACI / auditoría USOAP. Entre tanto, podría recibirse valiosa información de seguridad de los operadores extranjeros que decidiesen volver a operar en Libia.
- (69) La Comisión considera que, sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la proporcionada por la LYCAA en la reunión técnica del 20 de abril de 2018, no procede modificar la lista de las compañías aéreas de Libia que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (70) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión 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 Nepal

- (71) El 19 de enero de 2018 se celebró una reunión técnica entre representantes de la Comisión, la EASA, un Estado miembro y la Autoridad de Aviación Civil de Nepal («CAAN»). Se invitó a la CAAN a Bruselas a fin de que pusiera al día a la Comisión en cuanto a la aplicación mejorada de las normas de seguridad internacionales en el sistema de aviación de Nepal.
- (72) La última reunión organizada por la Comisión con la CAAN había tenido lugar en noviembre de 2014. En febrero de 2014 se realizó una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, que confirmó la escasa aplicación de las normas internacionales de seguridad aérea. De conformidad con el informe final de esta visita, se plantearon varias observaciones con respecto a los reglamentos, procedimientos y prácticas de la CAAN en el ámbito de la concesión de licencias al personal.
- (73) En la reunión de 19 de enero de 2018, la CAAN dio información sobre las medidas tomadas para elaborar un marco legislativo nacional conforme con las normas de seguridad internacionales y mejorar el sistema de vigilancia de la seguridad en Nepal, con inclusión de los progresos en la prevención de accidentes. Durante la reunión, la Comisión pidió a la CAAN información adicional.
- (74) Mediante escrito de 2 de marzo de 2018, la CAAN presentó a la Comisión pruebas del trabajo realizado para dar respuesta a las observaciones de la visita *in situ* de la Unión para la evaluación de la seguridad, de febrero de 2014.
- (75) La CAAN también facilitó, entre otras cosas, información sobre el plan anual de vigilancia y auditoría regulatoria para 2017, la propuesta de programa de vigilancia de la seguridad para 2018, la lista de comprobación para el análisis de las carencias del programa estatal de seguridad, junto con la lista de la política estatal de seguridad, y la situación de la aplicación del sistema de gestión de la seguridad de las compañías aéreas de Nepal.
- (76) Sobre la base de la información actualmente disponible, la CAAN ha realizado algunos progresos en la aplicación de las normas internacionales de seguridad. Sin embargo, por el momento no se dispone de suficientes pruebas fehacientes que justifiquen en esta fase una relajación de las restricciones operativas impuestas a las compañías aéreas de Nepal. En efecto, las supuestas mejoras deben verificarse para poder tomar una decisión fundada en cuanto al posible levantamiento de la prohibición que afecta a las compañías aéreas de Nepal. A este respecto, podría contemplarse una visita de evaluación de la Unión a Nepal.
- (77) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión 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 con respecto a las compañías aéreas de Nepal.

Compañías aéreas de Rusia

- (78) La Comisión, la EASA 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 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.

- (79) El 26 de abril de 2018, representantes de la Comisión, la EASA y un Estado miembro se reunieron 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 9 de abril de 2017 y el 8 de abril de 2018 y detectar los casos que requirieran especial atención. Esta reunión también sirvió para informar a la Comisión acerca de las medidas de supervisión específicas de seguridad que la FATA está tomando con vistas a la Copa Mundial de la FIFA de 2018.
- (80) Durante la reunión, la Comisión revisó más detalladamente los resultados SAFA de 9 compañías aéreas certificadas en Rusia. Aunque no se encontraron problemas de seguridad sobre la base de las inspecciones en rampa, la FATA comunicó a la Comisión sus actividades de supervisión de la seguridad en esas compañías aéreas y de las medidas de ejecución tomadas contra dos de ellas.
- (81) Por lo que respecta a la Copa Mundial de la FIFA de 2018, la FATA comunicó a la Comisión las medidas adicionales tomadas con vistas a garantizar la seguridad aérea durante su celebración.
- (82) Sobre la base de la información disponible, incluida la información proporcionada por la FATA en la reunión de consulta técnica de 26 de abril de 2018, se considera que la FATA tiene la capacidad y la voluntad de resolver deficiencias de seguridad de compañías aéreas certificadas en Rusia. Por dichos motivos, la Comisión concluyó que no era necesaria la comparecencia ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de las autoridades de aviación rusas ni de ninguna de las compañías aéreas certificadas en Rusia.
- (83) 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 añadiendo compañías aéreas de Rusia.
- (84) Los Estados miembros deben seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad por parte de las compañías aéreas de Rusia, dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012. Si tales inspecciones indicasen la existencia de riesgos inminentes de seguridad como consecuencia del incumplimiento de dichas normas, la Comisión podría verse obligada a tomar medidas contra las compañías aéreas de Rusia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Venezuela

- (85) El 6 de marzo de 2017, la compañía aérea *Avior Airlines*, certificada en Venezuela, solicitó a la EASA una autorización de TCO. La EASA evaluó esta solicitud y concluyó que una nueva evaluación no conduciría a la expedición de una autorización de TCO para *Avior Airlines*, que no cumplía los requisitos aplicables del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Por ello, el 4 de octubre de 2017 la EASA denegó la solicitud de TCO de *Avior Airlines* por motivos de seguridad.
- (86) Se invitó al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) de Venezuela y a *Avior Airlines* a comparecer ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea el 14 de noviembre de 2017, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (87) La información disponible en el momento de la comparecencia, basada en la evaluación de seguridad para la autorización de TCO realizada por la EASA, las inspecciones en rampa realizadas por los Estados miembros y la información facilitada por el INAC y por *Avior Airlines*, puso de manifiesto que el INAC tiene que seguir desarrollando su capacidad de inspección de las compañías aéreas de las que es responsable, y que *Avior Airlines* no estaba en condiciones de resolver sus deficiencias de seguridad.
- (88) Por todo ello, se modificó la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión añadiendo la compañía aérea *Avior Airlines* al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹⁾.
- (89) La información actualmente disponible, basada en las constataciones de la inspección SAFA, pone de manifiesto que se ha comprobado la existencia de graves deficiencias de seguridad por parte de *Avior Airlines*. Ni *Avior Airlines* ni el INAC están en condiciones de subsanar dichas deficiencias de seguridad, como demuestra, entre otras cosas, el inadecuado e insuficiente plan de acción de medidas correctoras que *Avior Airlines* presentó en respuesta a las constataciones de SAFA y que el ratio SAFA de las compañías aéreas de Venezuela ha empeorado desde octubre de 2017.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 787/2007 de la Comisión, de 4 de julio de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión, considerandos 70 a 81 relativos a Venezuela.

- (90) Con el fin de realizar un seguimiento atento de la situación, la Comisión proseguirá las consultas con las autoridades de Venezuela, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (91) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Venezuela de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (92) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión puede intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (93) 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 con respecto a las compañías aéreas de Venezuela.
- (94) Las medidas establecidas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.
- (95) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

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

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al 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 14 de junio de 2018.

*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 ⁽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	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador
(1)	(2)	(3)	(4)
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	República Islámica de Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabue
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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República 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
HELIANG	010	Desconocido	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.

(1)	(2)	(3)	(4)
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 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 S.A.	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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/ TVC/2012	BUL	República Democrática del Congo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/ TVC/2015	Desconocido	República Democrática del Congo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo

(1)	(2)	(3)	(4)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	República Democrática del Congo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/ TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/ TVC/2015	Desconocido	República Democrática del Congo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/ TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República 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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC n.º 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC n.º 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

(1)	(2)	(3)	(4)
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ DSA	EKG	República Gabonesa
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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
AIR BISHKEK (<i>antiguamente EASTOK AVIA</i>)	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 (<i>antiguamente S GROUP AVIATION</i>)	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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República 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

(1)	(2)	(3)	(4)
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBIAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática Federal de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática Federal de Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	República Democrática Federal de Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
MAKALU AIR	DESCONOCIDO	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República Democrática Federal de Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	República Democrática Federal de Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Nepal	República Democrática Federal de Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República Democrática Federal de Nepal

(1)	(2)	(3)	(4)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
<i>AIR RUM, LTD</i>	DESCONOCIDO	RUM	Sierra Leona
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	DESCONOCIDO	DTY	Sierra Leona
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONA LTD</i>	DESCONOCIDO	ORJ	Sierra Leona
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	DESCONOCIDO	PRR	Sierra Leona
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	DESCONOCIDO	SVT	Sierra Leona
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Sudán
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	República de Sudán
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	República de Sudán
<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 ⁽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)	Designador de la OACI en tres letras	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, aeronaves de tipo Boeing B777-300 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 ⁽²⁾	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-AF; 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	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⁾ 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.

⁽²⁾ Solo se permite a Afrijet utilizar las aeronaves especificadas para su nivel actual de operaciones en la Unión.