

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/2105 DE LA COMISIÓN**de 9 de diciembre de 2019****por el que se 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⁾ establece la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (2) En aplicación del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, algunos Estados miembros y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) han comunicado a la Comisión información pertinente para la actualización de dicha lista. También han comunicado información pertinente terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a esa información, procede actualizar la lista.
- (3) La Comisión comunicó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, los hechos y argumentos esenciales que podrían conducir a la decisión de imponerles 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 del anexo A o la del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (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 el Comité establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 («el Comité de Seguridad Aérea»).
- (5) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea 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 ⁽³⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Armenia, Bielorrusia, Gabón, Guinea Ecuatorial, Indonesia, Moldavia, República Dominicana y Rusia. La Comisión también informó al Comité de Seguridad Aérea de la situación de la seguridad aérea en Angola, Congo, Irak, Kirguistán, Malasia, Nepal, Turkmenistán y Venezuela.
- (6) La AESA informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de las evaluaciones técnicas realizadas para la evaluación inicial y el seguimiento continuo de las autorizaciones a operadores de terceros países (TCO) expedidas con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión ⁽⁴⁾.

⁽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 (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).

⁽⁴⁾ 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).

- (7) La AESA también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre 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 ⁽⁵⁾.
- (8) Además, la AESA informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre los proyectos de asistencia técnica realizados en terceros países sujetos a una prohibición de explotación en aplicación del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Facilitó información sobre los planes y las solicitudes de intensificar la asistencia técnica y la cooperación para mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil de los terceros países a fin de ayudarlas a resolver los casos de incumplimiento de las normas internacionales aplicables de seguridad de la aviación civil. 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 reiteró la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la herramienta de la Asociación de Colaboración y Asistencia para la Implementación de la Seguridad Operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sobre la asistencia técnica que prestan la Unión y los Estados miembros a los terceros países 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 de SAFA y de los TCO, y presentó las estadísticas actuales sobre mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de la Unión

- (10) Tras el análisis efectuado por la AESA de la información obtenida 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 AESA, así como en inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron determinadas 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 las compañías aéreas certificadas en ese país.
- (11) Los Estados miembros reiteraron su disposición a actuar oportunamente en caso de que la información en materia de seguridad indique la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento de las normas de seguridad pertinentes por parte de alguna compañía aérea de la Unión.

Compañías aéreas de Armenia

- (12) Las compañías aéreas de Armenia nunca han estado incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (13) En julio de 2019, como parte del proceso de autorización de las compañías armenias como TCO, la AESA visitó al Comité de Aviación Civil (CAC) de Armenia y a dos compañías aéreas, a saber, Taron Avia LLC y Atlantis European Airways.
- (14) A raíz de dicha visita, la AESA llegó a la conclusión de que la CAC no había seguido sistemáticamente el proceso de certificación establecido al actualizar las especificaciones de operaciones de estas compañías aéreas. Además, el CAC no pudo ofrecer garantías de que estuviese evaluando metódicamente los sistemas de gestión de la seguridad, los sistemas de mantenimiento de la aeronavegabilidad y las organizaciones de mantenimiento de los operadores que había certificado. Por otra parte, el CAC carecía de capacidad para detectar incumplimientos significativos de las normas internacionales de seguridad por parte de los operadores.
- (15) A raíz de las conclusiones de la AESA durante el proceso de autorización de dichos TCO, la Comisión, mediante carta de 11 de octubre de 2019, informó al CAC de varios problemas de seguridad en relación con las compañías aéreas registradas en Armenia, e invitó al CAC y a la compañía aérea Taron Avia LLC a una audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

⁽⁵⁾ 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) El 7 de noviembre de 2019, la Comisión, la AESA y el CAC mantuvieron una reunión técnica en Bruselas. Durante esta reunión, el CAC aportó información sobre sus actividades de vigilancia, incluidos sus planes de reorganización, de contratación y formación de personal técnico y de mejora de sus capacidades de vigilancia. El CAC informó a la Comisión de que, como resultado de las conclusiones de la AESA de julio de 2019 sobre Taron Avia LLC como TCO, el CAC había decidido revocar el certificado de operador aéreo (AOC) de esta compañía aérea el 7 de noviembre de 2019. Dado que Taron Avia LLC en consecuencia, cesó sus actividades, ya no fue necesario invitarla a una audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea.
- (17) Sobre la base de la información actualmente disponible, en particular los resultados de la evaluación de los TCO realizada por la AESA, las inspecciones en rampa efectuadas por los Estados miembros en el marco del programa SAFA y la información facilitada por el CAC, la Comisión considera que el CAC debe desarrollar su capacidad de inspección de las compañías aéreas respecto de las que tiene responsabilidades de certificación y supervisión.
- (18) En una audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea, que tuvo lugar el 20 de noviembre de 2019, el CAC presentó una visión general de su organización y estructura, e información detallada sobre el personal asignado a sus departamentos de aeronavegabilidad y de operaciones de vuelo. El CAC informó pormenorizadamente sobre las medidas adoptadas con respecto a varias compañías aéreas registradas en Armenia y sobre la formación de los inspectores y su evolución futura, incluidos los planes dedicados a la contratación de nuevos inspectores. La Comisión ha subrayado su expectativa de que, como es el caso de todas las autoridades de aviación civil, el CAC solo debe expedir certificados de operador aéreo y aceptar aeronaves en su registro si tiene plena capacidad para supervisar los operadores.
- (19) Además, el CAC destacó la convergencia prevista con el marco regulador de la Unión como resultado de la celebración y aplicación del Acuerdo sobre un espacio aéreo común entre la Unión Europea y sus Estados miembros y Armenia.
- (20) Durante la comparecencia, el CAC se comprometió a mantener a la Comisión continuamente informada de sus actividades de supervisión y de las medidas adoptadas para seguir mejorando la seguridad de la aviación civil en Armenia, en particular el ulterior desarrollo e implementación del programa estatal de seguridad de Armenia.
- (21) La Comisión tiene la intención de efectuar, con la asistencia de la AESA y el apoyo de los Estados miembros, una visita de evaluación de la Unión a Armenia para verificar si la certificación y la supervisión de las compañías aéreas por parte del CAC se llevan a cabo de conformidad con las normas internacionales de seguridad pertinentes. Esta visita se centrará en el CAC y en una selección de compañías aéreas armenias.
- (22) Aunque deberán corregirse las diversas deficiencias detectadas, su naturaleza no justifica la inclusión de todas las compañías aéreas de Armenia en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (23) Sobre la base de la información actualmente disponible y de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de Armenia, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (24) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Armenia, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (25) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Bielorrusia

- (26) Las compañías aéreas de Bielorrusia nunca han estado incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (27) El 17 de septiembre de 2018, a raíz de las deficiencias de seguridad detectadas por la AESA en el marco del proceso de autorización de TCO, la Comisión inició consultas con el Departamento de Aviación de Bielorrusia («el AD-BLR») de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.

- (28) Tras la audiencia celebrada ante el Comité de Seguridad Aérea el 3 de abril de 2019, el Comité de Seguridad Aérea reconoció los progresos del AD-BLR en la aplicación de las normas internacionales de seguridad, pero, al mismo tiempo, determinó que el AD-BLR debería procurar seguir mejorando su capacidad de supervisión de la seguridad.
- (29) El martes, 5 de noviembre de 2019, la Comisión, la AESA y representantes del AD-BLR mantuvieron una reunión técnica. El objetivo de esta reunión era revisar el plan de medidas correctoras aplicado por el AD-BLR, así como las acciones asociadas llevadas a cabo por el AD-BLR para garantizar que su sistema de supervisión de la seguridad cumple efectivamente con las normas internacionales de seguridad. La reunión puso de manifiesto la necesidad de que el AD-BLR facilite a la Comisión aclaraciones adicionales con respecto a determinadas acciones emprendidas. El 14 de noviembre de 2019 la Comisión recibió esta información complementaria.
- (30) La Comisión también pidió al AD-BLR que revisase el plan de medidas correctoras desarrollando mejor el análisis de las causas fundamentales de las deficiencias de seguridad detectadas durante la visita de evaluación de la Unión de marzo de 2019, con el objetivo de tratarlo en el primer trimestre de 2020 en una próxima reunión técnica en Bruselas.
- (31) El 20 de noviembre de 2019, la Comisión dio cuenta al Comité de Seguridad Aérea de la información proporcionada por el AD-BLR, a saber, los progresos realizados en la ejecución de la inspección específica para el sector de la aviación, la creación del Departamento de Calidad, la situación del programa de renovación de certificados de las compañías aéreas certificadas por el AD-BLR y las medidas adoptadas para mejorar el programa de vigilancia. La Comisión también informó al Comité de Seguridad Aérea de que la situación de la aviación civil en Bielorrusia seguía sujeta a un estrecho seguimiento.
- (32) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de Bielorrusia, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (33) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Bielorrusia, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (34) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de la República Dominicana

- (35) Las compañías aéreas de la República Dominicana nunca han estado incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (36) El 15 de abril de 2019, a raíz de las deficiencias de seguridad detectadas por la AESA en el marco del proceso de autorización de TCO y sobre la base del análisis de las inspecciones en rampa realizadas en el marco del programa de SAFA, la Comisión inició consultas con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (37) El 10 de octubre de 2019, la Comisión, la AESA, un representante de un Estado miembro y representantes del IDAC mantuvieron una reunión técnica. Durante dicha reunión, el IDAC proporcionó a la Comisión información general sobre el sector de la aviación en la República Dominicana, el personal disponible para las actividades de supervisión y el modo en que se llevan a cabo tales actividades. También se debatieron las dificultades con que se encontraron algunas compañías aéreas durante el proceso de autorización como TCO, debido principalmente a deficiencias de seguridad, así como los resultados obtenidos durante las inspecciones SAFA en rampa. El IDAC informó a la Comisión de que se estaban aplicando medidas correctoras para abordar las causas profundas de las deficiencias de seguridad detectadas por la AESA. En particular, el IDAC informó de las acciones en curso en relación con la formación del personal.
- (38) Durante la reunión, el IDAC también informó sobre el nivel de aplicación del Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional en la República Dominicana. El IDAC, seguro de que sus actividades cumplen plenamente las normas internacionales de seguridad, invitó a la UE a efectuar una visita de evaluación. La Comisión considera que es ciertamente necesario llevar a cabo una visita de evaluación de la Unión antes de la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.

- (39) Aunque la Comisión y la AESA han constatado diversas deficiencias al analizar la información recibida a través de documentos y de la reunión técnica, la naturaleza de esas deficiencias aún no justifica la inclusión de las compañías aéreas de la República Dominicana en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (40) Sobre la base de la información actualmente disponible y de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de la República Dominicana, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (41) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en la República Dominicana, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (42) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Guinea Ecuatorial

- (43) En 2006, todas las compañías aéreas de Guinea Ecuatorial fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (44) En octubre de 2017 tuvo lugar una visita de evaluación de la Unión en Guinea Ecuatorial, durante la cual se evaluó la labor de la autoridad de aviación, la Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (AAGE). También se visitaron dos compañías aéreas activas certificadas en Guinea Ecuatorial, CEIBA Intercontinental y Cronos Airlines. Durante la visita de evaluación de la Unión se constató la necesidad de nuevas mejoras para mantener el sistema de supervisión de la seguridad al día con las modificaciones más recientes de las normas internacionales de seguridad. Con este fin, la AAGE elaboró un plan de medidas correctoras.
- (45) En diciembre de 2018, la AAGE expresó a la Comisión su interés por reiniciar un diálogo sobre la modificación del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 con respecto a todas las compañías certificadas en Guinea Ecuatorial. El 12 de febrero de 2019, la Comisión envió una carta a la AAGE en la que solicitaba un informe detallado sobre la aplicación del plan de medidas correctoras y cualquier otra información pertinente en la que se indicaran los progresos de la AAGE en resolver sus deficiencias de seguridad. La información que la AAGE facilitó entre el 11 de julio y el 20 de agosto de 2019 estaba incompleta, y así se lo señaló la Comisión el 10 de septiembre de 2019. El 17 de septiembre de 2019 y el 28 de octubre de 2019, la AAGE envió información adicional sobre CEIBA Intercontinental y Cronos Airlines, así como sobre su organización, su personal y sus actividades de supervisión.
- (46) El 6 de noviembre de 2019, la AESA llegó a la conclusión de que se había facilitado toda la documentación solicitada y de que esta información mostraba mejoras en las actividades de vigilancia del sistema de supervisión de la seguridad de la AAGE, incluido el refuerzo de las actividades de supervisión de las dos compañías aéreas comerciales CEIBA Intercontinental y Cronos Airlines. No obstante, la AESA también llegó a la conclusión de que seguía habiendo dudas sobre la capacidad de la AAGE para corregir las deficiencias de manera sostenible.
- (47) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de Guinea Ecuatorial, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (48) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de Gabón

- (49) En 2008 ⁽⁶⁾, todas las compañías aéreas certificadas en Gabón fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, excepto Gabon Airlines y Afrijet, que se incluyeron en el anexo B de dicho Reglamento.
- (50) La Comisión y la Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), autoridad competente de Gabón, prosiguieron sus consultas con el fin de supervisar los progresos alcanzados por el sistema de supervisión de la seguridad de la ANAC en el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad.
- (51) La auditoría de la OACI de enero de 2019 concluyó que la ANAC alcanzó un índice de aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad del 72,6 %, lo que representa un aumento frente al 26,1 % alcanzado en 2016.
- (52) Del 14 al 18 de octubre de 2019 se llevó a cabo una visita de evaluación de la Unión a las oficinas de la ANAC en Gabón y a las instalaciones de las dos compañías aéreas actualmente certificadas, Afrijet Business Service y Solenta Aviation Gabon.
- (53) Durante la visita, la ANAC demostró que había realizado progresos significativos en los últimos años, a saber, que es capaz de mantener y aplicar un sistema reglamentario fiable. Parece que los reglamentos nacionales se actualizan periódicamente cuando se adoptan nuevas enmiendas a las normas de la OACI o prácticas recomendadas. La ANAC demostró que había implantado un proceso sólido para la contratación y la formación de su personal. El personal está bien cualificado y motivado, aunque la adquisición de experiencia sigue siendo un reto. La ANAC debe velar por que se implemente una gestión eficaz de las competencias requeridas para sus actividades. La ANAC presentó pruebas de que la certificación de las compañías aéreas se realizaba de conformidad con el proceso de la OACI y de que todas las actividades estaban debidamente documentadas. Las pruebas también indicaron que la ANAC tenía capacidad para supervisar las actividades aéreas en Gabón y abordar las deficiencias de seguridad detectadas.
- (54) La conclusión de las visitas a las dos compañías aéreas certificadas actualmente en Gabón fue que ambas controlaban el mantenimiento de la aeronavegabilidad y realizaban las operaciones de conformidad con las normas internacionales de seguridad. No obstante, el muestreo de otras actividades reveló algunas deficiencias menores, aunque ninguna de ellas tenía un impacto inmediato en la seguridad de la aviación.
- (55) El 20 de noviembre de 2019, la ANAC y las compañías aéreas Afrijet Business Service y Solenta Aviation Gabon comparecieron ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea.
- (56) Durante la audiencia, la ANAC de Gabón presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea el sistema establecido para garantizar la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Gabón. Explicó que los avances en la aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad fueron el resultado de una serie de acciones emprendidas desde 2012, como demuestra la auditoría de la OACI de 2019. La ANAC, que subraya su compromiso de seguir mejorando, informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la aplicación del plan de medidas correctoras elaborado en respuesta a los resultados de la visita de evaluación de la Unión de octubre de 2019, en el que se definen los objetivos estratégicos para el futuro, como el establecimiento de un programa estatal de seguridad, la certificación de un sistema de calidad y la continua mejora de la aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad. Todos estos avances son positivos. Sin embargo, el crecimiento previsto de la aviación civil en Gabón requerirá la adopción de medidas de mitigación específicas por parte de la ANAC, en particular por lo que se refiere a la dotación de personal de la organización y el nivel de conocimientos técnicos necesarios.
- (57) Durante la audiencia, Afrijet Business Service presentó una visión general de su organización y estructura, de su flota actual y de sus planes de desarrollo de rutas, así como de elementos clave de su sistema de gestión de la seguridad, en particular su proceso de identificación de peligros y de reducción del riesgo.
- (58) Solenta Aviation Gabon presentó una visión general de su organización y estructura, de su flota actual y de sus planes de desarrollo de rutas, así como de elementos clave de su sistema de gestión de la seguridad, en particular su proceso de identificación de peligros y de reducción del riesgo. Insistió en su compromiso de mejorar continuamente sus resultados en materia de seguridad, destacando la complejidad de las operaciones y la gestión de la tripulación de la compañía aérea, incluidos los procesos de gestión de la seguridad utilizados para garantizar la seguridad de las operaciones. También señaló que estas operaciones son objeto de un estrecho seguimiento por parte de la ANAC.

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 715/2008 de la Comisión, de 24 de julio 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 (DO L 197 de 25.7.2008, p. 36).

- (59) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse retirando todas las compañías aéreas certificadas en Gabón del anexo A y del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (60) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Gabón, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (61) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Indonesia

- (62) Todas las compañías aéreas de Indonesia fueron retiradas en junio de 2018 del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/871 de la Comisión ⁽⁷⁾. Para seguir controlando el sistema de supervisión de la seguridad en Indonesia, la Comisión y la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia (DGCA) continuaron sus consultas de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006. En este contexto, por carta de 27 de septiembre de 2019, la DGCA proporcionó a la Comisión información y una actualización relativa a las actividades de supervisión de la seguridad aérea en Indonesia en el período comprendido entre marzo de 2019 y septiembre de 2019. Además de la actualización sobre el plan de medidas correctoras como resultado de la visita de evaluación de la Unión de marzo de 2018, la información facilitada por la DGCA también incluye actualizaciones con respecto a la lista de titulares de AOC, las aeronaves matriculadas, los accidentes, los incidentes graves y los sucesos de aviación, así como las medidas de aplicación adoptadas por la DGCA.
- (63) La DGCA también informó a los servicios de la Comisión de la situación de las medidas correctoras adoptadas a raíz de la misión de validación coordinada (ICVM) de la OACI que tuvo lugar en 2017, que demuestra una mejora continua, especialmente en el ámbito de la aeronavegabilidad.
- (64) La Comisión, tras haber examinado la información y la documentación recibida, considera que la mayoría de las explicaciones dadas sobre el plan de medidas correctoras, los incidentes graves y las medidas de ejecución son adecuadas. En consecuencia, se archivaron algunas conclusiones del plan de medidas correctoras y se aceptaron las nuevas fechas propuestas para el cierre.
- (65) El 29 de octubre de 2019 se emitió el informe final del accidente del vuelo JT610 de Lion Air. Como parte de sus actividades de seguimiento continuo de Indonesia, la Comisión solicitará a la DGCA que siga facilitando información, especialmente en relación con las medidas adoptadas a raíz de las recomendaciones de seguridad contenidas en el informe.
- (66) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de Indonesia, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (67) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Indonesia, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (68) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

⁽⁷⁾ 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 objeto de una prohibición de explotación en la Unión (DO L 152 de 15.6.2018, p. 5).

Compañías aéreas de Moldavia

- (69) En abril de 2019 ⁽⁸⁾, todas las compañías aéreas certificadas en Moldavia, excepto las tres compañías aéreas Air Moldova, Fly One y Aerotranscargo, se sometieron a una prohibición total de explotación, debido principalmente a la incapacidad de la Autoridad de Aviación Civil (CAA) de Moldavia para aplicar y hacer cumplir las normas internacionales de seguridad aplicables.
- (70) Durante una visita de evaluación de la Unión llevada a cabo en febrero de 2019, en la que se formularon varias observaciones relativas a los reglamentos, procedimientos y prácticas de la CAA, se detectó una deficiente aplicación de las normas internacionales de seguridad.
- (71) El 24 de octubre de 2019 se celebró una reunión técnica entre representantes de la Comisión, la AESA, un Estado miembro y la CAA. Durante la reunión, la CAA facilitó información sobre las medidas adoptadas para desarrollar un marco legislativo nacional conforme con las normas internacionales de seguridad y dirigido a mejorar el sistema de supervisión de la seguridad en Moldavia, incluidas las medidas adoptadas con respecto a la implantación en la autoridad de una función de gestión de la calidad más sólida.
- (72) La CAA también facilitó información sobre el nuevo manual de gestión de la autoridad, la lista de comprobación para el análisis de las carencias del programa estatal de seguridad, junto con la política de seguridad estatal y un estado de aplicación del sistema de gestión de la seguridad de las compañías aéreas de Moldavia. Además, informó a la Comisión de que, como resultado de las auditorías e inspecciones realizadas a las compañías aéreas registradas en Moldavia, se habían suspendido cuatro AOC, de los cuales dos fueron restablecidos y dos fueron finalmente revocados, a saber, CA Î.M «TANDEM AERO» SRL y CA «OSCAR JET» SRL.
- (73) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse retirando las compañías aéreas CA Î.M «TANDEM AERO» SRL y CA «OSCAR JET» SRL del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (74) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Moldavia, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (75) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Rusia

- (76) La Comisión, la AESA y las autoridades competentes de los Estados miembros han seguido supervisando atentamente los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia que operan en la Unión, en particular concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de determinadas compañías aéreas rusas efectuadas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (77) El 25 de octubre de 2019, representantes de la Comisión, la AESA y un Estado miembro se reunieron con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo (FATA) para revisar los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia sobre la base de los informes de las inspecciones en rampa (efectuadas en el período comprendido entre el 19 de marzo de 2019 y el 4 de octubre de 2019) y detectar los casos en los que deberían reforzarse las actividades de supervisión de la FATA.
- (78) La revisión de las inspecciones SAFA en rampa de las compañías aéreas certificadas en Rusia no reveló ninguna deficiencia de seguridad significativa o recurrente. Durante la reunión, la FATA informó a la Comisión de las medidas adoptadas para garantizar que las compañías aéreas certificadas en Rusia cumplen con los requisitos de competencia lingüística en inglés definidos por la OACI.
- (79) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la facilitada por la FATA en la reunión, la Comisión considera que, actualmente, la FATA posee la capacidad y voluntad necesarias para resolver las deficiencias en materia de seguridad. Por estos motivos, la Comisión concluyó que no era necesaria la comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea de las autoridades de aviación rusas ni de las compañías aéreas certificadas en Rusia.

⁽⁸⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/618 de la Comisión, de lunes, 15 de abril de 2019, 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 (DO L 106 de 17.4.2019, p. 1).

- (80) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, actualmente, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Rusia.
- (81) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes por parte de las compañías aéreas de Rusia, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (82) Si tales inspecciones indicasen la existencia de riesgos inminentes de seguridad como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a imponer una prohibición de explotación a determinadas compañías aéreas de Rusia y a incluirlas en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (83) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (84) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

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 9 de diciembre de 2019.

Por la Comisión
En nombre de la Presidenta,
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión

ANEXO I

El anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 se sustituye por el texto siguiente:

«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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	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:			Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines y Heli Malongo, en particular:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconocido	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconocido	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconocido	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconocido	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconocido	Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconocido	Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Desconocido	Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconocido	Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	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

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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
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 Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritrea

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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Kirguistán
AIR BISHKEK (antes EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirguistán
AIR MANAS	17	MBB	Kirguistán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirguistán
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirguistán
HELI SKY	47	HAC	Kirguistán
AIR KIRGUISTAN	03	LYN	Kirguistán
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirguistán
S GROUP INTERNATIONAL (antes S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirguistán
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirguistán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirguistán
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirguistán
TEZ JET	46	TEZ	Kirguistán
VALOR AIR	07	VAC	Kirguistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia

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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Moldavia responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, Fly One y Aerotranscarga, en particular:			Moldavia
Î.M «VALAN ICC» SRL	MD009	VLN	Moldavia
CA «AIM AIR» SRL	MD015	AAM	Moldavia
CA «AIR STORK» SRL	MD018	MSB	Moldavia
Î M «MEGAVIATION» SRL	MD019	ARM	Moldavia
CA «PECOTOX-AIR» SRL	MD020	PXA	Moldavia
CA «TERRA AVIA» SRL	MD022	TVR	Moldavia
CA «FLY PRO» SRL	MD023	PVV	Moldavia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconocido	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconocido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconocido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconocido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA 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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sudán
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudán
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconocido	Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudán
SUN AIR	51	SNR	Sudán
TARCO AIR	56	TRQ	Sudán»

ANEXO II

El anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 se sustituye por el texto siguiente:

«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)	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336).	Comoras
IRAN AIR	FS100	IRA	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.	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 enumeradas en el 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.