

**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****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión <sup>(2)</sup> estableció la lista de 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 (en lo sucesivo, la «AESA») pusieron en conocimiento de la Comisión una serie de datos que son pertinentes para la actualización de dicha lista. También comunicaron información pertinente a terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a esa información, procede actualizar la lista.
- (3) Las compañías aéreas afectadas fueron informadas por la Comisión, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión reglamentaria, de los hechos y argumentos esenciales por los que podría decidirse imponerles una prohibición de explotación dentro de la Unión o modificar las condiciones de esa prohibición en el caso de las compañías ya incluidas en la lista.
- (4) La Comisión brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar la documentación que le habían facilitado los Estados miembros, así como de comunicar sus observaciones por escrito y efectuar una presentación oral de su posición ante la Comisión y ante el Comité establecido por el Reglamento (CEE) n.º 3922/1991 del Consejo <sup>(3)</sup> (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 <sup>(4)</sup>, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Angola, Botsuana, Georgia, la República de Guinea, la India, Indonesia, Irán, Kazajistán, Madagascar, Mozambique, Sudán, Taiwán, Tailandia y Zambia. La Comisión también ha informado al Comité de Seguridad Aérea sobre la situación de la seguridad aérea en Afganistán, Irak, la República Kirguisa, Líbano, Nepal, Pakistán, Ucrania y Zimbabue, y sobre las consultas técnicas con la Federación de Rusia.
- (6) La AESA presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea los resultados del análisis de los informes de las auditorías realizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, la «OACI») en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional. En este contexto, se invitó también a los Estados miembros a conceder prioridad a las inspecciones en rampa de aquellas compañías aéreas

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

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas 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).

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

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

cuyas licencias hayan sido expedidas por Estados respecto de los cuales haya detectado la OACI la existencia de problemas de seguridad significativos («SSC» en sus siglas inglesas) o en relación con los cuales haya observado la AESA deficiencias significativas en sus sistemas de supervisión de la seguridad. Además de las consultas evacuadas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n.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 licencias de esos Estados.

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

#### **Compañías aéreas de la Unión**

- (10) Tras el análisis efectuado por la AESA de la información obtenida en las inspecciones en rampa realizadas a las aeronaves de algunas compañías aéreas de la Unión o de la información resultante de las inspecciones de normalización efectuadas por la AESA y de otras inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron algunas medidas de ejecución e informaron de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Noruega informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de las medidas que había adoptado con respecto a la compañía aérea *Airwing A/S*.
- (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 de seguridad aplicables.

#### **Compañías aéreas de Angola**

- (12) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 permite a la compañía aérea *TAAG Angola Airlines*, certificada en Angola, operar en la Unión cuatro aeronaves de tipo Boeing 737-700 con las marcas de matrícula D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH y D2-TBJ, tres aeronaves de tipo Boeing 777-200 con las marcas de matrícula D2-TED, D2-TEE y D2-TEF, y tres aeronaves de tipo Boeing 777-300 con las marcas de matrícula D2-TEG, D2-TEH y D2-TEI.
- (13) *TAAG Angola Airlines* presentó el 25 de abril de 2016, a través de la autoridad competente de Angola, el *Instituto Nacional da Aviação Civil* («INAVIC»), una solicitud para añadir una nueva aeronave de tipo Boeing 777-300 con la marca de matrícula D2-TEJ, y una nueva aeronave de tipo Boeing 737-700 con la marca de matrícula D2-TBK, en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (14) En el contexto de su proceso de autorización como operador de un tercer país («TCO» en sus siglas inglesas) en el marco del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión <sup>(2)</sup>, *TAAG Angola Airlines* mantiene un diálogo continuo con la AESA desde noviembre de 2014 y ha facilitado datos factuales y detallados sobre su flota de

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

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

aeronaves y sus operaciones. Este proceso culminó con una auditoría TCO sobre el terreno, que se llevó a cabo del 1 al 3 de febrero de 2016. El equipo de auditoría señaló un número limitado de incidencias de nivel 2 y formuló una observación en virtud de la Parte-TCO. *TAAG Angola Airlines* presentó un plan de medidas correctoras a la AESA, que fue aceptado, y las deficiencias constatadas se están subsanando.

- (15) El diálogo permanente mantenido con *TAAG Angola Airlines*, la información detallada y precisa que *TAAG Angola Airlines* proporcionó sobre su flota y sus operaciones, así como los resultados positivos de la auditoría TCO sobre el terreno, indican que *TAAG Angola Airlines* es capaz de operar sus aeronaves de los tipos Boeing 737-700, Boeing 777-200 y Boeing 777-300 de acuerdo con las normas de seguridad internacionales. Por consiguiente, la Comisión considera adecuado, además de acceder a la petición de *TAAG Angola Airlines*, levantar parcialmente la prohibición actual y autorizar a *TAAG Angola Airlines* a operar en la Unión con cualquier aeronave de los tipos Boeing 737-700, Boeing 777-200 y Boeing 777-300 de su flota.
- (16) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir todas las aeronaves de tipo Boeing 737-700, así como todas las aeronaves de los tipos Boeing 777-200 y Boeing 777-300 de *TAAG Angola Airlines*, en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 como aeronaves autorizadas a operar en la Unión.
- (17) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por *TAAG Angola Airlines* de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa que deban realizarse en las aeronaves de esta compañía en virtud del Reglamento (UE) n.º 965/2012.

#### **Compañías aéreas de Botsuana**

- (18) La Autoridad de Aviación Civil de Botsuana («CAAB») facilitó información sobre los progresos realizados en la resolución de SSC y otras constataciones de la OACI en una carta de 23 de diciembre de 2015 a la Comisión. Los resultados de la misión de validación coordinada de la OACI constatan una mejora de la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales de hasta un 71 %. Atendiendo a este resultado, la OACI confirmó el 31 de diciembre de 2015 que ambos SSC habían quedado resueltos. La CAAB ha facilitado información adicional sobre la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Botsuana.
- (19) La aplicación mejorada de las normas de seguridad internacionales y la información de seguridad disponible muestran el fuerte desarrollo de la CAAB y no indican que persistan tendencias negativas relacionadas con la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Botsuana que sean motivo de preocupación desde la perspectiva de la seguridad aérea.
- (20) 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 Botsuana.

#### **Compañías aéreas de Georgia**

- (21) La OACI examinó en abril de 2016 las medidas correctoras adoptadas por la Autoridad de Aviación Civil de Georgia («GCAA») para resolver el SSC relacionado con el proceso de certificación para la expedición de los certificados de operador aéreo. Ese SSC se había detectado durante la misión de validación coordinada de la OACI de octubre de 2013. Sobre la base de ese examen, la OACI estableció que las medidas correctoras adoptadas por la GCAA habían resuelto satisfactoriamente el SSC.
- (22) La aplicación mejorada de las normas de seguridad internacionales y la información de seguridad disponible muestran que la GCAA no escatimará esfuerzos para resolver las deficiencias de seguridad y no indican que persistan tendencias negativas relacionadas con la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Georgia que sean motivo de preocupación desde la perspectiva de la seguridad aérea.
- (23) 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 Georgia.

**Compañías aéreas de la República de Guinea**

- (24) Tal y como se acordó en la reunión técnica con la Comisión, celebrada en Bruselas en enero de 2013, la autoridad competente de la República de Guinea, la *Direction nationale de l'aviation civile* («DNAC»), ha facilitado periódicamente a la Comisión información sobre la aplicación en curso del plan de medidas correctoras, que fue aprobado por la OACI en diciembre de 2012, y sobre todas las actividades a él asociadas.
- (25) El último informe de situación presentado por la DNAC, recibido por la Comisión el 3 de mayo de 2016, describe las actividades y novedades más recientes que han tenido lugar en la aplicación del plan de medidas correctoras, que en la actualidad se centra en la formación de inspectores en los ámbitos de las operaciones aéreas, la aeronavegabilidad, la concesión de licencias al personal y los aeródromos, la continuación del proceso de certificación de las compañías aéreas y el programa de vigilancia. Ha finalizado el proceso íntegro (en cinco fases) de certificación del cumplimiento de las normas de la OACI de la compañía aérea *Konair Guinée*, la cual obtuvo su certificado de operador aéreo («AOC» en sus siglas inglesas) el 17 de septiembre de 2015 (AOC n.º 03/DNAC/2015). Otras tres compañías aéreas –*Sahel Aviation Service Guinée*, *Fly Nimba Airlines* e *Ijet Aviation*– continúan su proceso de certificación. Según la DNAC, se ha elaborado y aplicado un programa de vigilancia.
- (26) La OACI tiene previsto efectuar una misión de validación coordinada del 23 al 29 de noviembre de 2016.
- (27) La aplicación gradual del plan de medidas correctoras, de conformidad con lo aprobado por la OACI en diciembre de 2012, y la información disponible en materia de seguridad no justifican en la actualidad una decisión de imponer una prohibición o restricciones de explotación a las compañías aéreas certificadas en la República de Guinea. No obstante, la Comisión tiene la intención de seguir muy de cerca la evolución de la situación, teniendo en cuenta los resultados de la misión de validación coordinada de la OACI de noviembre de 2016.
- (28) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la República de Guinea.
- (29) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

**Compañías aéreas de la India**

- (30) El 3 de mayo de 2016 se celebraron consultas técnicas entre la Comisión, la AESA, un Estado miembro y representantes de la Dirección General de Aviación Civil de la India («DGCA india») y de la compañía aérea *Air India*, certificada en la India. Esas consultas se mantenían en el contexto del anterior acuerdo de la DGCA india para entablar consultas técnicas con la Comisión a fin de tratar de la certificación de la DGCA india y de sus obligaciones de vigilancia con respecto a las compañías aéreas indias que ha certificado.
- (31) Durante dichas consultas, la DGCA india presentó su análisis de los resultados de las compañías aéreas indias, entre ellas *Air India*, en el marco del programa SAFA. La DGCA india señaló que había creado una unidad especializada en las inspecciones en rampa para que le prestara asistencia en la aplicación de las medidas de gestión del programa SAFA. La DGCA india también proporcionó datos relativos al primer trimestre de 2016 en relación con sus propias actividades de inspección en rampa. Asimismo, facilitó información específica sobre sus actividades de vigilancia de ciertas compañías aéreas indias. Los datos presentados incluían un resumen de las actividades de vigilancia realizadas durante 2015. Además, la DGCA india presentó información actualizada sobre las iniciativas de sostenibilidad que ha adoptado. Entre ellas, cabe citar la contratación y formación de personal cualificado, el desarrollo de la gestión de bases de datos y una actualización de las tareas de recertificación.
- (32) *Air India* proporcionó información sobre su sistema de gestión de la seguridad y la calidad. Presentó también datos de los análisis de seguridad de los vuelos con respecto a 2015, así como el planteamiento que había adoptado en materia de divulgación de la información sobre seguridad de los vuelos y su programa de gestión SAFA. Los datos del programa SAFA presentados por *Air India* incluían su propio análisis pormenorizado de las actividades SAFA de que había sido objeto. A este respecto, *Air India* presentó una visión general de sus procesos y procedimientos internos, incluidos pormenores sobre el análisis de causas subyacentes y las correspondientes medidas de atenuación que ha aplicado. Por otra parte, *Air India* señaló que interactúa con la DGCA india de forma regular, en particular con respecto a sus medidas de gestión SAFA.

- (33) En cartas de 24 de mayo de 2016, la Comisión reiteró a la DGCA india una serie de puntos, en particular la necesidad de que siguiera supervisando cuidadosamente la ejecución del programa SAFA de las compañías aéreas indias. La Comisión también indicó a *Air India* que había tomado nota de las medidas de gestión SAFA aplicadas por *Air India*, si bien señalaba que dichas medidas habían de aportar mejoras coherentes y sostenibles en el marco del programa SAFA. Además, la Comisión insistió ante la DGCA india y *Air India* en la responsabilidad que recae en la AESA, en aplicación del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de realizar evaluaciones de seguridad de operadores de terceros países, así como en el hecho de que la ejecución del programa SAFA es uno de los elementos esenciales que toma en consideración la AESA al realizar estas evaluaciones.
- (34) La Comisión toma nota de la información facilitada por la DGCA india y por *Air India*. Sobre la base de toda la información disponible, incluidos los datos facilitados por la DGCA india y *Air India* en la reunión de consulta técnica de 3 de mayo de 2016, así como los resultados preliminares de la reciente auditoría de *Air India* efectuada por la AESA en el marco del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, se considera que no hay por el momento motivos para imponer una prohibición o restricciones de explotación a las compañías aéreas certificadas en la India. No obstante, siguen siendo necesarias nuevas consultas técnicas para que puedan abordarse de manera continuada las cuestiones relacionadas con la seguridad.
- (35) 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 la India.
- (36) La Comisión se propone continuar sus consultas oficiales con la DGCA india, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (37) Los Estados miembros deberán seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas indias en virtud del Reglamento (UE) n.º 965/2012.

#### **Compañías aéreas de Indonesia**

- (38) En abril de 2016 se organizó una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a Indonesia en la que participaron expertos de la Comisión, la AESA y los Estados miembros. La visita de evaluación se efectuó en las dependencias de la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia («DGCA indonesia») y en las de una serie de compañías aéreas certificadas en ese país, a saber, *Citilink*, *Lion Air*, *Batik Air*, *Indonesia Air Asia* y *Aviastar Mandiri* (con certificado CASR-135, vuelos regionales y chárter).
- (39) Los expertos constataron que en la certificación inicial de las compañías aéreas se sigue el planteamiento en cinco fases adecuado y que existe una coordinación suficiente con los demás departamentos de la DGCA indonesia. Las auditorías de certificación están documentadas, se efectúan constataciones y se exige un seguimiento por parte de las compañías aéreas, que incluye medidas correctoras y análisis de las causas subyacentes.
- (40) Los expertos pudieron determinar que las actividades de vigilancia —tanto las auditorías como las inspecciones— se planifican anualmente y que, en general, se llevan a cabo de acuerdo con el plan. Los expertos observaron que poco antes se había contratado a un número significativo de inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en cabina, que todavía han de recibir formación sobre los métodos de inspección y reglamentaciones específicas. Por lo demás, sigue siendo necesario normalizar los métodos de trabajo de los inspectores en materia de presentación de informes, comunicación de constataciones, aceptación de medidas correctoras, incluido el análisis de las causas subyacentes y el acuerdo sobre plazos para el seguimiento de las constataciones.
- (41) La DGAC indonesia logró demostrar que se adoptan medidas de ejecución. Por ejemplo, el AOC de *Aviastar Mandiri* (con certificado CASR-121, operaciones regulares internas e internacionales y operaciones suplementarias, AOC n.º 121-043) fue revocado debido al incumplimiento del reglamento sobre el número mínimo de aeronaves de la flota.
- (42) Las pruebas presentadas por *Citilink* durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión demuestran que *Citilink* es capaz de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad nacionales e internacionales. *Citilink* ha demostrado que su sistema de gestión de la seguridad y la calidad y sus medidas de organización del mantenimiento de la aeronavegabilidad están bien desarrollados y que aplica un enfoque proactivo en materia de seguridad.

- (43) 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 de *Lion Group*, *Lion Air* y *Batik Air* son titulares de AOC expedidos en Indonesia. *Lion Air* y *Batik Air* han demostrado a satisfacción de los expertos que ambas cuentan con sistemas de aseguramiento y gestión de la seguridad y la calidad que funcionan correctamente. Los altos cargos de esas dos compañías aéreas y los directivos del *Lion Group* conocen perfectamente esos sistemas y recurren a ellos para detectar riesgos y tomar las medidas adecuadas para atenuar los riesgos más graves y reducirlos a niveles aceptables. Los expertos comprobaron que *Lion Air* y *Batik Air* emplean a personal y tripulaciones profesionales y han implantado sistemas para gestionar las diversas operaciones. Los directivos de las compañías aéreas y del grupo en general 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.
- (44) La DGCA indonesia y las compañías aéreas *Citilink*, *Lion Air* y *Batik Air* comparecieron ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea el 31 de mayo de 2016. La DGCA indonesia presentó su actual estructura organizativa, con información sobre el personal asignado a la Dirección de Aeronavegabilidad y Operaciones de las Aeronaves y el presupuesto disponible para las tareas de supervisión de la seguridad y la formación de los inspectores. La DGCA indonesia presentó detalles sobre las importantes medidas adoptadas a lo largo del año anterior, en particular la actualización de la reglamentación de seguridad de la aviación civil, la actualización de las instrucciones a los inspectores, las mejoras en el sistema de gestión de la información sobre seguridad y el comienzo de la elaboración del programa de seguridad estatal. La DGCA indonesia hizo en su presentación una síntesis de las medidas correctoras con respecto a las observaciones formuladas por los expertos durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión.
- (45) *Citilink* expuso el plan de medidas correctoras que ha elaborado sobre la base de las observaciones derivadas de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. El plan contiene medidas correctoras y preventivas y se ha basado en un análisis sólido de las causas subyacentes de dichas observaciones. Por otra parte, se expusieron las novedades más importantes desde noviembre de 2015, en particular la mejora de la aplicación del programa de análisis de datos de vuelo, los recursos adicionales para la seguridad y la calidad, así como el desarrollo en curso del programa de notificación electrónica sobre seguridad.
- (46) En la presentación de *Lion Air* y *Batik Air* se explicó la estrategia para las seis compañías aéreas del *Lion Group*. Sobre la base de la evolución del mercado, la estrategia del grupo se centra ahora en el desarrollo de mercados situados fuera de Indonesia. *Lion Air* y *Batik Air* efectuaron una presentación conjunta del plan de medidas correctoras elaborado sobre la base de las observaciones derivadas de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. Dicho plan incluye medidas correctoras basadas en un análisis de las causas subyacentes de tales observaciones. Además, *Batik Air* explicó su investigación sobre la reciente incursión en pista en que se había visto involucrada una de sus aeronaves, indicando también las medidas de seguridad que esa compañía tomó inmediatamente después del accidente.
- (47) Durante la comparecencia, la DGCA indonesia informó a la Comisión de que en los seis meses anteriores, la OACI había realizado una validación *ex situ* de las medidas correctoras adoptadas por la DGCA indonesia. El resultado final de esta validación no está aún disponible. La DGCA indonesia también explicó que colaboraba con la Administración Federal de Aviación en la mejora de su sistema de supervisión de la seguridad. La Administración Federal de Aviación efectuó en febrero de 2016 una *evaluación de la seguridad aérea internacional* que dio lugar a siete constataciones, con una visita de seguimiento en mayo de 2016. Según la DGCA indonesia, todas las constataciones se han resuelto, si bien la Administración Federal de Aviación le exige que informe mensualmente de los progresos logrados en materia de formación de los inspectores.
- (48) Sobre la base de toda la información disponible, incluidos los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión y la información facilitada durante la comparecencia, la Comisión considera que la DGCA indonesia ha logrado mejoras desde 2014. No obstante, es evidente que la DGCA indonesia debe introducir nuevas mejoras, en particular en su sistema de supervisión de la seguridad, así como en la formación y la normalización de los métodos de trabajo de sus inspectores.
- (49) La Comisión tomó nota de que *Citilink*, *Lion Air* y *Batik Air* están en condiciones todas ellas de facilitar información concreta sobre la seguridad de sus operaciones respectivas. La Comisión considera que hay suficientes pruebas que acreditan el cumplimiento de la reglamentación indonesia aplicable y de las normas de seguridad internacionales por parte de las citadas compañías aéreas.
- (50) 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 compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para suprimir a *Aviastar Mandiri* (AOC n.º 121-043), *Citilink*, *Lion Air* y *Batik Air* del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.

- (51) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Indonesia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (52) 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 Irán**

- (53) La compañía aérea *Iran Air*, certificada por la Organización de Aviación Civil de la República Islámica de Irán («CAO-IRI»), quedó incluida en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 en marzo de 2010. Tras una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, en julio de 2010 se especificaron las restricciones de explotación de la flota de *Iran Air*.
- (54) En mayo de 2016 se efectuó una nueva visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a Irán en la que participaron expertos de la Comisión, la AESA y los Estados miembros. Esa visita de evaluación se efectuó en las dependencias de la Organización de Aviación Civil de la República Islámica de Irán y en las dependencias e instalaciones de *Iran Air*.
- (55) Los expertos constataron que la CAO-IRI es una autoridad de aviación civil bien estructurada que trata todos los aspectos de la aviación civil en calidad de organismo regulador. También comprobaron que Irán cuenta con un sistema completo de regulación, que se actualiza frecuentemente. Habida cuenta de los hechos observados durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, los expertos concluyeron que no existe falta de capacidad ni de voluntad por parte de la CAO-IRI para resolver las deficiencias de seguridad.
- (56) Los expertos observaron que, desde la anterior visita sobre el terreno de la Unión en julio de 2010, *Iran Air* ha tenido presentes las observaciones formuladas en esa ocasión. La gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la flota de Airbus A320 ha mejorado y actualmente se halla en el mismo nivel que la de la flota de Airbus A300 y A310. Los expertos verificaron que el sistema de gestión de la seguridad de *Iran Air* ha mejorado con los años, si bien podría mejorar aún más, especialmente en lo que respecta a la aplicación efectiva de los procedimientos descritos y a una mayor integración de la función de gestión de la seguridad y gestión de la calidad en la compañía. Por lo que respecta a la aeronavegabilidad, los expertos formularon una serie de observaciones, que pueden ayudar a *Iran Air* a incrementar la seguridad y calidad de sus actividades.
- (57) El 1 de junio de 2016, la CAO-IRI e *Iran Air* comparecieron ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea. La CAO-IRI efectuó una presentación de las actividades de aviación en Irán, la estructura organizativa de la CAO-IRI y la normativa sobre seguridad aérea en Irán. Además, la CAO-IRI facilitó información sobre su informe de auditoría de la OACI y las medidas correctoras aplicadas. Esas medidas incluyen modificaciones legislativas para garantizar los recursos y la independencia suficientes para que la CAO-IRI pueda desempeñar sus funciones de supervisión de la seguridad. Esa presentación confirmó la positiva evolución global observada durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión.
- (58) *Iran Air* presentó un resumen de gran calidad sobre la compañía, incluida su flota actual y los recursos e instalaciones disponibles, subrayando que, en su opinión, tiene capacidad para renovar y ampliar la flota. Además, *Iran Air* presentó las medidas correctoras que había aplicado en respuesta a las observaciones derivadas de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión que tuvo lugar en julio de 2010, incluidas las mejoras introducidas en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la flota de Airbus A320 y la mejora de la gestión de la seguridad y la calidad. *Iran Air* expuso el plan de medidas correctoras elaborado en respuesta a las observaciones efectuadas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de mayo de 2016. Los principales aspectos de ese plan son la mejora del programa de análisis de datos de vuelo y la introducción de programas informáticos perfeccionados para apoyar el sistema de gestión de la seguridad.
- (59) Una parte importante de la presentación estaba dedicada a los planes elaborados por *Iran Air* para renovar y ampliar su flota. *Iran Air* tiene previsto añadir aeronaves de un tipo ya existente a su flota e introducir asimismo un nuevo tipo de aeronave. Según su presentación, se ha elaborado un proyecto de gestión del cambio global con un equipo de proyecto específico a fin de detectar, gestionar y atenuar de forma proactiva cualquier riesgo que pueda entrañar para la seguridad la introducción de un nuevo tipo de aeronave. Se siguen procedimientos documentados normalizados en todas las modificaciones externas e internas de las operaciones, en relación con la introducción de un nuevo tipo de aeronave, que podrían tener efectos negativos en la seguridad.

- (60) No obstante, en lo que se refiere a las aeronaves existentes de los tipos Fokker F100 y Boeing B747 de la flota de *Iran Air*, no se aportó información pertinente sobre las mejoras introducidas en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (61) Sobre la base de toda la información disponible, incluidos los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de mayo de 2016 y la comparecencia, la Comisión considera que *Iran Air* ha conseguido mejoras constantes en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la flota de Airbus A320 y que *Iran Air* ha demostrado tener capacidad para introducir nuevos tipos de aeronave en su flota.
- (62) Se reconoce asimismo que no ha habido falta de voluntad por parte de la CAO-IRI e *Iran Air* para colaborar con la Comisión. Se considera que, en general, la CAO-IRI tiene capacidad suficiente para ejercer sus responsabilidades de supervisión de las compañías aéreas certificadas en Irán. Por lo que se refiere a *Iran Air*, la Comisión considera que hay suficientes pruebas de que se cumplen las normas de seguridad internacionales aplicables y las prácticas recomendadas. No obstante, la gestión de la flota de Fokker F100 y de Boeing B747 aún requiere mejoras. Sobre esta base, la Comisión considera que pueden levantarse las actuales restricciones de explotación impuestas a *Iran Air*, con excepción de las restricciones vigentes con respecto a las aeronaves de los tipos Fokker F100 y Boeing B747 de la flota de *Iran Air*, que deben mantenerse.
- (63) 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 compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para limitar las restricciones de explotación impuestas a *Iran Air* a todas las aeronaves de tipo Fokker F100 y Boeing B747 en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (64) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Irán de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (65) 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 Kazajistán**

- (66) Desde julio de 2009, todas las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, salvo una, son objeto de una prohibición total de explotación debido principalmente a la incapacidad de la autoridad responsable de la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, la Comisión de Aviación Civil de Kazajistán («CAC»), para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad internacionales. La compañía aérea *Air Astana*, certificada en Kazajistán, fue suprimida del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 en diciembre de 2015 y está autorizada a operar en la Unión.
- (67) En abril de 2016 se llevó a cabo en Kazajistán una misión de validación coordinada de la OACI. La CAC informó a la Comisión de los resultados preliminares, indicando que la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales se había incrementado de un 64 % a un 74 %. Sobre la base de los resultados preliminares de la misión de validación coordinada de la OACI, esta determinó el 20 de abril de 2016 que la CAC había resuelto satisfactoriamente el SSC. El informe final de la misión de validación coordinada de la OACI estará disponible en julio de 2016.
- (68) De la información de que dispone la Comisión actualmente se desprende que el proyecto de reforma normativa en Kazajistán en el ámbito de la aviación civil ha registrado nuevos avances. No obstante, aún no se dispone de información detallada sobre los resultados de la misión de validación coordinada de la OACI de abril de 2016. Antes de poder tomar una decisión sobre la modificación de las restricciones impuestas a las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, será necesario proceder a una verificación sobre el terreno de las mejoras introducidas en el sistema de supervisión de la seguridad de la aviación civil de la CAC.
- (69) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión en lo que respecta a las compañías aéreas de Kazajistán.



**Compañías aéreas de Madagascar**

- (70) La compañía aérea *Air Madagascar*, certificada en Madagascar, está sujeta a restricciones de explotación y figura en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Han proseguido las consultas con la autoridad competente de Madagascar, la *Aviation civile de Madagascar* («ACM»), y con *Air Madagascar* con el fin de obtener información actualizada sobre los avances registrados en la aplicación de las medidas correctoras.
- (71) El 2 de octubre de 2015 se celebraron consultas técnicas entre expertos de la Comisión, la AESA y altos representantes de la ACM y de *Air Madagascar*. Durante dicha reunión, la ACM y *Air Madagascar* facilitaron información sobre los progresos registrados por ambas en relación con sus respectivos planes de medidas correctoras y preventivas, que han aplicado para subsanar las deficiencias en materia de seguridad contempladas en los considerandos 66 a 74 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2011 de la Comisión <sup>(1)</sup>. Considerando que dichas deficiencias de seguridad han sido subsanadas adecuadamente, la ACM solicitó, juntamente con *Air Madagascar*, una nueva evaluación de las restricciones de explotación impuestas a *Air Madagascar*.
- (72) Esa solicitud se examinó en noviembre de 2015. Aun reconociendo los progresos realizados por la ACM y *Air Madagascar*, la Comisión concluyó que seguía siendo necesario verificar sobre el terreno la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales antes de efectuar cualquier ajuste de la prohibición parcial que pesa actualmente sobre *Air Madagascar*.
- (73) En marzo de 2016, expertos de la AESA, acompañados por un observador experto de un Estado miembro, efectuaron una auditoría de *Air Madagascar* en el marco de la solicitud presentada por esa compañía para obtener una autorización de la AESA de operador de tercer país al amparo del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión.
- (74) En el contexto de esa auditoría, los expertos de la AESA y el observador experto también visitaron la ACM. Durante la visita, la ACM facilitó al equipo de expertos pruebas de la eficacia de su plan de medidas correctoras y preventivas, desarrollado y aplicado tras la imposición de restricciones de explotación a *Air Madagascar*. La ACM proporcionó asimismo pruebas de su capacidad para cumplir las obligaciones derivadas de las normas de la OACI en lo que se refiere a sus actividades de certificación y supervisión. La ACM demostró que, desde la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión efectuada en febrero de 2014, había finalizado satisfactoriamente la recertificación de nueve compañías aéreas, había denegado la renovación del certificado de operador aéreo de una compañía aérea y había procedido a la certificación de una nueva compañía. Se comprobó que los expedientes de certificación examinados por el equipo de expertos estaban bien organizados y estructurados de conformidad con el proceso de certificación de la OACI. Se examinó la aplicación del programa de supervisión por parte de cuatro operadores y el equipo de expertos observó que la ACM había evolucionado a partir de un programa tradicional de supervisión del cumplimiento hacia un plan de actividades de supervisión basado en el riesgo. El equipo de expertos observó asimismo que el 90 % de las actividades programadas para el período 2014-2015 en los ámbitos de las operaciones, la expedición de licencias y el mantenimiento de la aeronavegabilidad habían sido efectivamente realizadas.
- (75) La auditoría de *Air Madagascar* demostró la eficacia de las medidas correctoras y preventivas elaboradas y aplicadas por esa compañía aérea. En particular, *Air Madagascar* presentó pruebas de que su flota de Airbus A340 es gestionada de idéntica manera que todas las demás flotas y de que está plenamente integrada en sus sistemas de gestión de la calidad y la seguridad. Las muestras pertinentes de las actividades de *Air Madagascar* no revelaron ninguna prueba de incumplimiento de las normas de seguridad internacionales de carácter crítico para la seguridad.
- (76) La visita de evaluación sobre el terreno efectuada en marzo de 2016 en relación con la aplicación de los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 demostró que la ACM y *Air Madagascar* están dispuestas a resolver las deficiencias restantes en materia de seguridad y que están en condiciones de hacerlo. Además, la ACM ha demostrado que posee capacidad suficiente para aplicar y, en caso necesario, hacer cumplir las normas de seguridad internacionales pertinentes, incluida la reglamentación de seguridad aérea promulgada por la ACM.
- (77) Atendiendo a toda la información disponible actualmente, incluidos los resultados de la auditoría de marzo de 2016, la Comisión considera que la ACM y *Air Madagascar* han realizado constantes mejoras a lo largo de un período continuo de tiempo. La Comisión reconoce asimismo que no ha habido falta de voluntad por parte de

<sup>(1)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2011 de la Comisión, de 19 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 104 de 20.4.2011, p. 10).

la ACM ni de *Air Madagascar* para colaborar de forma permanente con la Comisión. Se considera que la ACM es capaz de cumplir sus responsabilidades en lo que se refiere a la supervisión de las compañías aéreas certificadas en Madagascar y que está suficientemente probada la conformidad de *Air Madagascar* con las normas de seguridad internacionales aplicables y con las prácticas recomendadas.

- (78) 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 compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para suprimir a *Air Madagascar*, certificada en Madagascar, del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (79) Los Estados miembros deberán seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes por parte de *Air Madagascar*, dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 965/2012. Si los resultados de esas inspecciones, o cualquier otra información pertinente en materia de seguridad indicasen 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 Mozambique

- (80) El proyecto de asistencia técnica, elaborado a raíz de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de abril de 2015, ha seguido prestando apoyo en diversos ámbitos a la autoridad de aviación civil competente de Mozambique, el *Instituto de Aviação Civil de Moçambique* («IACM»). La legislación por la que se crea el IACM, con competencias y autonomía ampliadas, fue aprobada por el Parlamento por unanimidad el 30 de marzo de 2016 y está pendiente de promulgación por el Jefe del Estado. Se ha revisado exhaustivamente una serie de reglamentos técnicos y jurídicos específicos, que se encuentran actualmente en distintas fases de desarrollo o aprobación. Han proseguido las actividades de formación del personal técnico existente en los sectores de la aeronavegabilidad, las operaciones, la expedición de licencias al personal, los aeródromos, la gestión del tránsito aéreo, la gestión de la información aeronáutica y la seguridad aérea. Se ha llevado a cabo una nueva ronda de contratación de personal técnico en los sectores de las operaciones, la aeronavegabilidad y la seguridad aérea. Se ha formado a asesores médicos en el marco de un protocolo de cooperación con Portugal. Prosiguen las actividades para abordar y resolver de forma sistemática todas las constataciones pendientes del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI con el fin de mejorar de forma significativa el porcentaje de aplicación efectiva. Han continuado los contactos regulares con todos los operadores existentes y se han desarrollado varias rondas de debate sobre posibles mejoras de sus operaciones. Ya se han determinado todos los procedimientos y procesos internos del IACM que requieren una reforma profunda y está avanzando la introducción de mejoras significativas.
- (81) La compañía aérea *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)*, certificada en Mozambique, sufrió un accidente en Namibia el 29 de noviembre de 2013. El informe final del accidente fue publicado oficialmente el 30 de marzo de 2016 por la Dirección de Investigación de Accidentes Aéreos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de la República de Namibia. En él se llega a la conclusión de que el accidente fue provocado por un acto intencionado del comandante. El informe incluye cinco recomendaciones dirigidas a la OACI y una dirigida al IACM para que exija la presencia de dos miembros de la tripulación en la cabina de vuelo durante todas las fases del vuelo. El IACM aplicó la recomendación mediante la Directiva de seguridad DOS-02/16, publicada en mayo de 2016.
- (82) Con todo, la capacidad del IACM para supervisar las actividades de aviación civil en Mozambique no es todavía plenamente conforme a las normas de seguridad internacionales. No existen pues pruebas suficientes que justifiquen una decisión de ajustar la prohibición de explotación de todas las compañías aéreas certificadas en Mozambique.
- (83) Aunque las mejoras no basten para justificar una modificación de la prohibición vigente, la situación es lo suficientemente prometedora como para justificar una visita de evaluación sobre el terreno adicional de la Unión en los próximos meses.
- (84) De acuerdo con una lista facilitada por el IACM el 13 de mayo de 2016, han sido certificadas en Mozambique dos nuevas compañías aéreas: *CHC Helicópteros Lda* (AOC MOZ-22) e *Inter Airways Lda* (AOC MOZ-24). No obstante, el IACM no pudo proporcionar pruebas que demostraran que la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas queda garantizada de acuerdo con las normas de seguridad internacionales. En esa misma lista, el IACM informaba a la Comisión de que se habían revocado los AOC de las compañías aéreas *Kaya Airlines Lda* (AOC MOZ-09) y *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* (AOC MOZ-16).
- (85) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir las compañías aéreas *CHC Helicópteros Lda* e *Inter Airways Lda* en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, y suprimir las compañías aéreas *Kaya Airlines Lda* y *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* de dicho anexo.

**Compañías aéreas de la Federación de Rusia**

- (86) La Comisión, la AESA y los Estados miembros han seguido llevando a cabo un estrecho seguimiento de los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia que operan en la Unión, en particular dando prioridad a las inspecciones en rampa de determinadas compañías aéreas rusas que deben efectuarse con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (87) El 4 de marzo de 2016, la Comisión, asistida por la AESA, se reunió con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo («FATA»). El objetivo de esa reunión era revisar los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas rusas sobre la base de los informes de las inspecciones en rampa SAFA para el período comprendido entre el 21 de febrero de 2015 y el 20 de febrero de 2016 y detectar los casos que requirieran especial atención.
- (88) Durante la reunión, la Comisión examinó más detalladamente los resultados SAFA de cuatro compañías aéreas de la Federación de Rusia. La FATA informó a la Comisión de la revocación en diciembre de 2015 de los AOC de una de esas cuatro compañías aéreas, así como de las medidas adoptadas por otras dos de esas cuatro compañías.
- (89) Además, durante la reunión, la FATA se comprometió a intensificar su trabajo con la cuarta compañía aérea con el fin de que mejore sus registros SAFA. Dado que esa compañía aérea también había presentado una solicitud de autorización de operador de tercer país a la AESA de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, la Comisión aprovechó la oportunidad que le ofrecía la reunión para precisar el vínculo entre el Reglamento (CE) n.º 2011/2005 y el Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión. Tras nuevas conversaciones entre la FATA y esa cuarta compañía aérea, la FATA retiró la autorización de esta compañía para los vuelos a la UE de la cobertura de su AOC. Posteriormente, esta compañía aérea decidió retirar su solicitud a la AESA.
- (90) Sobre la base de la información disponible, se llegó a la conclusión de que no era necesaria la comparecencia ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de las autoridades de aviación rusas ni de las compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia. No obstante, se acordó que las reuniones periódicas de expertos de seguridad entre la Comisión y las autoridades rusas debían continuar celebrándose al menos una vez antes de cada reunión del Comité de Seguridad Aérea.
- (91) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con el fin de añadir compañías aéreas de la Federación de Rusia.
- (92) Los Estados miembros deben seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad internacionales pertinentes por parte de las compañías aéreas de la Federación de Rusia, dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (93) En caso de que estas inspecciones apunten a un riesgo de seguridad inminente como consecuencia del incumplimiento de las normas de seguridad pertinentes, la Comisión puede verse obligada a tomar medidas contra las compañías aéreas de la Federación de Rusia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

**Compañías aéreas de Sudán**

- (94) La Autoridad de Aviación Civil de Sudán («SCAA») mantuvo en el período anterior contactos regulares con la Comisión, en particular en relación con la evaluación de las compañías aéreas registradas en Sudán. Según una lista actualizada de las compañías aéreas de Sudán, facilitada por la SCAA el 22 de diciembre de 2015, no se certificaron nuevas compañías aéreas y se revocaron los certificados de operador aéreo de seis compañías aéreas: *Almajal Aviation Service*, *Bentiu Air Transport*, *Dove Airlines*, *Fourty Eight Aviation*, *Marsland Company* y *Mid Airlines*. En la misma carta, la SCAA informaba a la Comisión de que Sudán ha desarrollado su manual del Programa Estatal de Seguridad y la reglamentación de aviación civil de Sudán — Parte 19: Gestión de la Seguridad, que contiene las normas y requisitos reglamentarios para el establecimiento y mantenimiento de sistemas de gestión de la seguridad por parte de los proveedores de servicios correspondientes.
- (95) 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 compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para suprimir las compañías aéreas *Almajal Aviation Service*, *Bentiu Air Transport*, *Dove Airlines*, *Fourty Eight Aviation*, *Marsland Company* y *Mid Airlines* del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.

**Compañías aéreas de Taiwán**

- (96) La Comisión ha proseguido sus consultas con la autoridad competente de Taiwán, la Administración Aeronáutica Civil («CAA taiwanesa»). El 23 de mayo de 2016 se celebró una reunión entre la Comisión, la AESA, expertos de la CAA taiwanesa y de la compañía aérea *TransAsia Airways* («TNA»), certificada en Taiwán.
- (97) Durante dicha reunión, la CAA taiwanesa presentó los avances logrados en la aplicación de las medidas emprendidas tras los accidentes e incidentes en que se vio implicada TNA, así como los resultados del programa de supervisión de TNA. La CAA taiwanesa también indicó que se habían aceptado y llevado a la práctica todas las recomendaciones formuladas por organizaciones externas a raíz de sus respectivas visitas de evaluación sobre el terreno de 2015.
- (98) Además, la CAA taiwanesa informó a la Comisión de que solo autorizaría a TNA a aumentar su número de operaciones después de haber validado la eficacia de las medidas de atenuación emprendidas por TNA. Por último, la CAA taiwanesa y TNA accedieron a participar en nuevas consultas técnicas para que la Comisión pueda supervisar la aplicación de los respectivos planes de medidas correctoras y preventivas y puedan examinarse convenientemente los asuntos relacionados con la seguridad.
- (99) Sobre la base de la información de que dispone la Comisión, se consideró que no era necesario que la CAA taiwanesa y TNA comparecieran ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea y que no era preciso imponer ninguna prohibición de explotación a las compañías aéreas de Taiwán.
- (100) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión en lo que respecta a las compañías aéreas de Taiwán.

**Compañías aéreas de Tailandia**

- (101) El 2 de mayo de 2016 se celebró una reunión técnica dentro de las consultas en curso con la Autoridad de Aviación Civil de Tailandia («CAAT») con el fin de poner al día a la Comisión sobre los progresos registrados desde noviembre de 2015. La CAAT presentó una actualización de las principales medidas de ejecución en materia de seguridad, entre ellas la revocación de un AOC, la inmovilización en tierra de una aeronave por problemas de seguridad, la baja del registro de aeronaves debido a la falta de aptitud financiera de las compañías aéreas y la inspección de horas de vuelo y de servicio. Además, la CAAT facilitó información sobre los avances del procedimiento de recertificación de AOC con la asistencia de una organización externa, la sostenibilidad y el desarrollo de capacidades de la organización de la CAAT, así como sobre la actual organización de la CAAT.
- (102) La CAAT indicó en varias ocasiones que considera más importante adoptar medidas correctoras sostenibles que «soluciones rápidas». También explicó que hay suficiente compromiso político en favor de este planteamiento, pero que se requiere tiempo. Con el contrato con una organización externa ya firmado, se iniciará en breve la recertificación de las compañías aéreas a fin de recertificar a los operadores internacionales a lo largo de los próximos nueve meses. Estas actividades servirán también de base para la resolución de los SSC de la OACI.
- (103) Con respecto al proyecto de creación de capacidades a largo plazo que la CAAT quiera llevar a cabo con el apoyo de la AESA de conformidad con el Memorandum de Acuerdo firmado en 2015, la CAAT ha solicitado la intervención de expertos de la AESA en siete departamentos estratégicos clave de la CAAT para que formen a los gestores de la CAAT en las tareas de aplicación de las normas de seguridad internacionales.
- (104) El Gobierno de Tailandia y la CAAT están resueltos a mejorar el sistema de vigilancia de la seguridad en Tailandia y han presentado pruebas de los importantes progresos realizados durante el pasado año. Por otra parte, la información disponible en materia de seguridad sobre las compañías aéreas certificadas en Tailandia no avala la decisión de imponer una prohibición o restricciones de explotación. Con el fin de supervisar atentamente la situación, las consultas con las autoridades tailandesas deberán proseguir de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (105) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión en lo que respecta a las compañías aéreas de Tailandia.

- (106) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Tailandia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (107) 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 Zambia**

- (108) En abril de 2016 tuvo lugar una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en Zambia. Participaron en esa visita expertos de la Comisión, la AESA y los Estados miembros. La visita de evaluación sobre el terreno de la Unión se llevó a cabo en las dependencias de la Autoridad de Aviación Civil de Zambia («ZCAA») y, por medio de una muestra pertinente, en las oficinas de las compañías aéreas *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* y *Royal Air Charters*, certificadas en Zambia.
- (109) Las principales conclusiones de esa visita de evaluación sobre el terreno de la Unión con respecto a la ZCAA pueden resumirse como sigue. La ZCAA tiene, en conjunto, voluntad y capacidad para corregir las deficiencias de seguridad y posee suficiente capacidad para aplicar y, en caso necesario, hacer cumplir las normas de seguridad internacionales pertinentes, así como las normas de aviación civil de Zambia. La ZCAA pudo demostrar que, en conjunto, su personal está debidamente cualificado y cuenta con la experiencia necesaria para desempeñar correctamente las tareas de supervisión. Por otra parte, los expertos señalaron la conveniencia de que la ZCAA siga progresando en materia de normalización de su actividad de supervisión, incluida la formación continua de sus inspectores de supervisión. Del mismo modo, la ZCAA podría seguir mejorando sus procesos y procedimientos en materia de control de la documentación y acceso a la misma.
- (110) La principal conclusión de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión con respecto a *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* es que esta compañía aérea no carece de voluntad ni, en general, de capacidad para corregir las deficiencias de seguridad. Además, los expertos constataron que existen pruebas suficientes de que, en general, *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* está en condiciones de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales pertinentes y las normas de aviación civil de Zambia.
- (111) La principal conclusión de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión con respecto a *Royal Air Charters* es que esta compañía aérea no carece de voluntad ni de capacidad para corregir las deficiencias de seguridad. Además, los expertos constataron que existen pruebas suficientes de que *Royal Air Charters* está en condiciones de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales pertinentes y las normas de aviación civil de Zambia.
- (112) La ZCAA compareció ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea el 1 de junio de 2016. En esa ocasión también compareció *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)*.
- (113) La ZCAA presentó su estructura organizativa actual, incluidas las actividades de formación y las cualificaciones de sus inspectores. Explicó que está resuelta a proseguir la normalización de su personal de inspección. En lo que respecta a la actividad de certificación y supervisión, la ZCAA señaló que su responsabilidad de supervisión solo abarca actualmente diez titulares de AOC. La ZCAA presentó información sobre su certificación y resumió los principales elementos de la vigilancia a que están sometidos. Además, la ZCAA insistió en su compromiso de proseguir su política de mejora continua, incluida su labor esencial de normalización de la supervisión de la seguridad.
- (114) Además, la ZCAA presentó un resumen de las medidas correctoras que había adoptado en respuesta a las observaciones formuladas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de abril de 2016.
- (115) *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* presentó información detallada sobre su estructura organizativa, sus planes de desarrollo y sus sistemas de gestión de la seguridad y la calidad, incluidos los procesos y pormenores de sus actividades de tratamiento y evaluación de informes de seguridad. Además, informó acerca de las medidas correctoras que había adoptado en respuesta a las observaciones formuladas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de abril de 2016.

- (116) La Comisión tomó nota de la satisfactoria presentación efectuada durante la comparecencia por *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)*, la cual pudo proporcionar información concreta sobre la seguridad de sus operaciones.
- (117) Sobre la base de toda la información disponible, incluidos los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión y la información facilitada durante la comparecencia, la Comisión considera que hay suficientes pruebas del cumplimiento de las normas de seguridad internacionales aplicables y las prácticas recomendadas por parte de las compañías aéreas certificadas en Zambia.
- (118) Sobre la base de toda la información disponible actualmente, incluidos los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión y la información facilitada durante la comparecencia, la Comisión estima que la ZCAA ha logrado mejoras sostenibles. La Comisión constata que no ha habido falta de voluntad por parte de la ZCAA para colaborar de forma permanente con la Comisión y que la ZCAA ha reconocido claramente que debe seguir mejorando su supervisión de la seguridad y sus procedimientos de vigilancia. Se considera que la ZCAA tiene capacidad para ejercer sus responsabilidades de supervisión de las compañías aéreas certificadas en Zambia. Durante la comparecencia, la ZCAA aceptó proseguir el diálogo sobre seguridad con la Comisión, incluso mediante nuevas reuniones o visitas, siempre y cuando esta lo considere necesario.
- (119) 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 Zambia del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (120) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Zambia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (121) 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.
- (122) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (123) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

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

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

#### *Artículo 2*

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

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

Hecho en Bruselas, el 16 de junio de 2016.

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

---

## ANEXO I

## «ANEXO A

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

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

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



Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Benín</b>
AERO BENIN	PEA N.º 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Desconocido	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA N.º 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N.º 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA N.º 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	República de Benín
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República de Benín
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República del Congo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconocido	República del Congo

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Yibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Guinea Ecuatorial</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
TANGO AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC N.º 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC N.º 005	NAS	Eritrea
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Gabonesa responsables de la supervisión normativa, excepto Afrijet y SN2AG, incluidas en el anexo B, en particular:</b>			<b>República Gabonesa</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República Gabonesa
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República Gabonesa
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air y Batik Air, en particular:</b>			<b>República de Indonesia</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconocido	República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	República de Indonesia
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	República de Indonesia
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Desconocido	República de Indonesia
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	República de Indonesia
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	República de Indonesia
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	República de Indonesia
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	República de Indonesia
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Desconocido	República de Indonesia
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Desconocido	República de Indonesia
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Desconocido	República de Indonesia
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Desconocido	República de Indonesia
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	República de Indonesia
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Desconocido	República de Indonesia
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Desconocido	República de Indonesia
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	República de Indonesia
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Desconocido	República de Indonesia
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	República de Indonesia
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	República de Indonesia
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	República de Indonesia
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	República de Indonesia
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Desconocido	República de Indonesia
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
MARTABUANA ABADION	135-049	Desconocido	República de Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconocido	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
MY INDO AIRLINES	121-042	Desconocido	República de Indonesia
NAM AIR	121-058	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	República de Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia
SMAC	135-015	SMC	República de Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República de Indonesia
SURYA AIR	135-046	Desconocido	República de Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	República de Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	República de Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	República de Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República de Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
UNINDO	135-040	Desconocido	República de Indonesia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Desconocido	República de Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República de Indonesia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kazajistán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, en particular:</b>			<b>República de Kazajistán</b>
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	República de Kazajistán
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	República de Kazajistán
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	República de Kazajistán
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República de Kazajistán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	República de Kazajistán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	República de Kazajistán
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	República de Kazajistán
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	República de Kazajistán
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	República de Kazajistán
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	República de Kazajistán
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	República de Kazajistán
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	República de Kazajistán
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	República de Kazajistán
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	República de Kazajistán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República de Kazajistán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	República de Kazajistán
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	República de Kazajistán
SCAT	KZ-01/004	VSV	República de Kazajistán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	República de Kazajistán
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República Kirguisa</b>
AIR BISHKEK ( <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 KYRGYZSTAN	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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa</b>			<b>Liberia</b>



Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Libia</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Mozambique responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Mozambique</b>
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Desconocido	República de Mozambique
CFM-TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Desconocido	República de Mozambique
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	Desconocido	República de Mozambique
COA-COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconocido	República de Mozambique
CPY-CROPSPRAYERS	MOZ-06	Desconocido	República de Mozambique
CRA-CR AVIATION LDA	MOZ-14	Desconocido	República de Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Desconocido	República de Mozambique
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Desconocido	República de Mozambique
HCP-HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Desconocido	República de Mozambique

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Desconocido	República de Mozambique
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Desconocido	República de Mozambique
LAM-LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	República de Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Desconocido	República de Mozambique
MEX-MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	República de Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Desconocido	República de Mozambique
SAF-SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Desconocido	República de Mozambique
SAM-SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Desconocido	República de Mozambique
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	República de Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconocido	República de Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	República de Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	República de Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconocido	República de Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Desconocido	República de Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	República de Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconocido	República de Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	República de Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconocido	República de Nepal

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República de Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	República de Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	República de Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	República de Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	República de Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	República de Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	República de Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República de Nepal
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Santo Tomé y Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Sierra Leona</b>
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconocido	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconocido	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Sudán</b>
<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 LAS COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA SUJETA A RESTRICCIONES DENTRO DE LA UNIÓN <sup>(1)</sup>

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo Boeing B737-700, aeronaves de tipo B777-200, y aeronaves de tipo B777-300.	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.	República de Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336).	Comoras
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	002/ MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50, 2 aeronaves de tipo Falcon 900.	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-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

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

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