

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2015/1014 DE LA COMISIÓN**de 25 de junio de 2015****que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión ⁽²⁾ estableció la lista comunitaria que recoge las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, a contemplada en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005.
- (2) En aplicación del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, algunos Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, la «EASA») pusieron en conocimiento de la Comisión una serie de datos que son pertinentes para la actualización de esta lista. También algunos terceros países comunicaron información pertinente. Sobre la base de esta información y de las comprobaciones llevadas a cabo por la Comisión, la lista de la Unión debe, por tanto, actualizarse.
- (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 de la Unión.
- (4) La Comisión brindó a todas las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar la documentación que le habían facilitado los Estados miembros, la EASA y los terceros países afectados, así como de comunicar sus observaciones por escrito y hacer una presentación oral de su posición ante la Comisión y ante el Comité establecido por el Reglamento (CEE) n° 3922/1991 del Consejo ⁽³⁾ (en lo sucesivo, el «Comité de Seguridad Aérea»).
- (5) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n° 2111/2005 y en el de su Reglamento de aplicación (CE) n° 473/2006 ⁽⁴⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Angola, Botsuana, la República Democrática del Congo, Gabón, Ghana, India, Indonesia, Irán, Kazajistán, Líbano, Libia, Madagascar, la República Islámica de Mauritania, Mozambique, Filipinas, Sudán, Tailandia, Yemen y Zambia. El Comité de Seguridad Aérea ha recibido también de la Comisión datos sobre Afganistán, Benín, la República de Guinea, la República Kirguisa, Nepal, Corea del Norte, Santo Tomé y Príncipe, y Taiwán, y recibió información de la Comisión sobre las consultas técnicas con la Federación de Rusia.
- (6) La EASA presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea los resultados del análisis de los informes de las auditorías realizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, la «OACI») en el marco

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

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

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

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

del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional («USOAP» en sus siglas inglesas). En este contexto, se recordó a los Estados miembros la importancia de dar prioridad a las inspecciones en rampa de aquellas compañías aéreas cuyas licencias hayan sido expedidas por Estados respecto de los cuales haya detectado la OACI la existencia de problemas de seguridad significativos o en relación con los cuales haya observado la EASA deficiencias importantes en sus sistemas de supervisión de la seguridad. Además de las consultas evacuadas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005, la priorización de las inspecciones en rampa permitirá obtener más información sobre el nivel de seguridad de las compañías aéreas con licencias de esos Estados.

- (7) La EASA presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizados en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras («SAFA» en sus siglas inglesas) de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión ⁽¹⁾.
- (8) La EASA también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre los proyectos de asistencia técnica realizados en Estados afectados por las medidas o el seguimiento adoptados en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005. La EASA presentó sus planes al respecto y facilitó información sobre el aumento de la asistencia técnica y de la cooperación para reforzar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil y contribuir así a corregir las deficiencias contrarias a las normas internacionales aplicables. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral en coordinación con la Comisión y con la EASA. 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, 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 informó 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 al que ha sometido la EASA la información obtenida de las inspecciones en rampa realizadas a las aeronaves de algunas compañías aéreas de la Unión o de la información resultante de las inspecciones de normalización efectuadas por la propia EASA y de otras inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros han adoptado medidas de ejecución y han informado de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Estonia informó de que la autoridad de aviación civil de Estonia realizó una auditoría de la compañía aérea AS Avies y que las constataciones están siendo abordadas por la compañía aérea.
- (11) Los Estados miembros han reiterado su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que cualquier información pertinente en materia de seguridad indique la existencia de riesgos inminentes como consecuencia del incumplimiento de alguna compañía aérea de la Unión las normas de seguridad aplicables.

Compañías aéreas de Angola

- (12) El Reglamento (CE) n° 474/2006, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1197/2011 de la Comisión ⁽²⁾, permite a TAAG Angola Airlines, certificada en Angola, operar en la Unión cuatro aeronaves de tipo Boeing 737-700 con marcas de matrícula D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH y D2-TBJ, tres aeronaves de tipo Boeing 777-200 con marcas de matrícula D2-TED, D2-TEE y D2-TEF y dos aeronaves de tipo Boeing 777-300 con marcas de matrícula D2-TEG y D2-TEH.
- (13) TAAG Angola Airlines presentó el 21 de noviembre de 2014, a través de las autoridades competentes de Angola («INAVIC»), una solicitud para añadir una nueva aeronave de tipo Boeing 777-300 en el anexo B del Reglamento (CE) n° 474/2006. A raíz de una invitación de la Comisión, INAVIC y TAAG Angola Airlines asistieron a una

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

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 1197/2011 de la Comisión, de 21 de noviembre de 2011 (DO L 303 de 22.11.2011, p. 14). Véanse, en particular, los considerandos 26 a 30 del presente Reglamento.

reunión de consulta técnica en Bruselas el 25 de febrero de 2015, en la que se analizó a fondo la actual situación de seguridad en todos sus aspectos, incluso en lo tocante a la adición de nuevas aeronaves a la flota de esa compañía.

- (14) El INAVIC ha centrado sus esfuerzos principalmente en la adaptación del marco jurídico a los requisitos internacionales, la mejora de la infraestructura (cobertura de radio de su territorio) y el refuerzo de los requisitos de concesión de licencias para el personal y las organizaciones, así como la supervisión de los operadores existentes. Como esta última actividad aún no cumple plenamente las normas de seguridad internacionales requeridas debido a que la certificación de los operadores no es un proceso suficientemente sólido, no hay lugar para flexibilizar la actual prohibición de todas las compañías aéreas certificadas por el INAVIC, con excepción de *TAAG Angolan Airlines*. La Comisión destacó una mejora de la comunicación y la coordinación entre el INAVIC y *TAAG Angolan Airlines*, con la celebración de reuniones regulares para tratar todos los aspectos de las operaciones de la compañía aérea.
- (15) *TAAG Angola Airlines* informó de la renovación y ampliación de la flota, con la retirada de las aeronaves mixtas B737-200 y B747-300 y la compra de nuevas aeronaves B777-200, B777-300ER y B737-700, que se acompaña de un fuerte énfasis en la calidad de las operaciones, la ingeniería y el mantenimiento y el crecimiento. La formación de los pilotos ha mejorado considerablemente con la ayuda de consultores externos. Se ha reforzado la seguridad con la introducción de un mecanismo de notificación de sucesos anonimizado, no punitivo. Esta información, junto con un análisis global de la supervisión de los datos de vuelo (FDM en sus siglas inglesas), ya se utiliza de forma sistemática para detectar y prevenir la reaparición de incidentes pasados o anomalías y forma parte del programa de formación de pilotos.
- (16) En el contexto del proceso de autorización de operadores de terceros países ⁽¹⁾, *TAAG Angola Airlines* mantiene un diálogo continuo con la EASA desde noviembre de 2014 y ha facilitado datos factuales y detallados sobre su flota de aeronaves y sus operaciones.
- (17) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista de la Unión de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir la aeronave adicional de tipo Boeing 777-300 con marca de matrícula D2-TEI de *TAAG Angola Airlines* en el anexo B del Reglamento (CE) n° 474/2006, la cual estará autorizada a operar en la Unión.
- (18) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por *TAAG Angolan 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° 965/2012.

Compañías aéreas de Botsuana

- (19) A petición de la Comisión, la autoridad de aviación civil de Botsuana facilitó información sobre los progresos realizados en la resolución de los problemas de seguridad significativos y otras constataciones de la OACI, mediante escrito de 30 de enero de 2015. La autoridad de aviación civil de Botsuana ha informado de nuevos progresos en relación con la aplicación de las normas de seguridad internacionales. Se insta a la autoridad de aviación civil de Botsuana a someterse a la verificación de la OACI en lo que respecta a la resolución de los problemas de seguridad significativos.
- (20) La información de seguridad disponible no respalda una decisión de imponer una prohibición o restricciones operativas a las compañías aéreas certificadas en Botsuana. No obstante, la Comisión considera que la situación debe seguir siendo objeto de un estrecho seguimiento.
- (21) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Botsuana.

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

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

- (22) Todas las compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo figuran en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006 desde marzo de 2006 ⁽¹⁾.
- (23) Mediante carta de 27 de mayo de 2015, las autoridades competentes de la República Democrática del Congo, la autoridad de aviación civil (en lo sucesivo la «AAC»), informaron a la Comisión de la revocación de los certificados de operador aéreo de las compañías aéreas *Air Baraka*, *Biega Airways*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *Congo Express*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *Katanga Express*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Sion Airlines* y *Tracep Congo* y, por consiguiente, estas compañías aéreas deben eliminarse del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.
- (24) El 4 de junio de 2015, la AAC facilitó información adicional a la Comisión que muestra la revocación de los certificados de operador aéreo de las compañías aéreas *African Air Service Commuter*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi Global Business Airways*, *Business Aviation*, *CHC Stellavia*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Safe Air*, *Stellar Airways*, *Waltair Aviation* y *Wimbi Dira Airways* y, por consiguiente, estas compañías aéreas deben eliminarse del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.
- (25) La AAC también informó a la Comisión de que se había expedido una licencia de explotación a las compañías aéreas *Dakota SPRL*, *Malu Aviation*, *Serve Air* y *Congo Airways* sin demostrar si la certificación y supervisión de dichas compañías aéreas cumplen plenamente las normas de seguridad internacionales aplicables. Estas compañías aéreas deben por lo tanto añadirse en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.
- (26) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista de la Unión de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para eliminar del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006 las compañías aéreas *African Air Service Commuter*, *Air Baraka*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi global Business Airways*, *Biega Airways*, *Business Aviation*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *CHC Stellavia*, *Congo Express*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Express*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Safe Air*, *Sion Airlines*, *Stellar Airways*, *Tracep Congo*, *Waltair Aviation* y *Wimbi Dira Airways* y añadir las compañías aéreas *Dakota*, *Malu Aviation*, *Serve Air* y *Congo Airways* en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.

Compañías aéreas de Gabón

- (27) Las compañías aéreas *Air Services SA* y *SCD Aviation* están incluidas en el anexo A desde julio de 2008. La compañía aérea *Gabon Airlines* está autorizada a operar en la UE desde julio de 2008, aunque sólo con la aeronave de tipo Boeing 767-200 con marca de matrícula TR-LHP de conformidad con las condiciones establecidas en el considerando 15 del Reglamento (CE) n° 715/2008 ⁽²⁾.
- (28) El 5 de junio de 2015, las autoridades competentes de Gabón facilitaron a la Comisión pruebas de la retirada del certificado de operador aéreo (en lo sucesivo, «AOC») de las compañías aéreas *Air Services SA*, *SCD Aviation* y *Gabon Airlines* y, por consiguiente, dichas compañías deben eliminarse de la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición o a restricciones de explotación.
- (29) Las autoridades competentes de Gabón informaron a la Comisión de la expedición de un nuevo AOC a la compañía aérea *Tropical Air Gabon* el 6 de mayo de 2015, sin demostrar si la certificación y supervisión de dicha compañía aérea son plenamente conformes a las normas de seguridad internacionales aplicables. Esta compañía aérea debe por consiguiente añadirse en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 14).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 715/2008 de la Comisión, de 24 de julio de 2008, que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 197 de 25.7.2008, p. 36).

- (30) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista de la Unión de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para eliminar las compañías aéreas *Air Services SA* y *SCD Aviation* del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006, eliminar la compañía aérea *Gabon Airlines* del anexo B del Reglamento (CE) n° 474/2006 y añadir la compañía aérea *Tropical Air Gabon* en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.

Compañías aéreas de Ghana

- (31) En septiembre de 2010, *Meridian Airways Ltd* fue incluida en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006 ⁽¹⁾. En septiembre de 2010, *Airlift International (GH) LTD* figuraba en el anexo B del Reglamento (CE) n° 474/2006, por el cual solo una aeronave de tipo DC-8-63F estaba autorizada a operar en la Unión. Ambas decisiones se derivaban de las deficiencias graves de seguridad detectadas durante las inspecciones en rampa realizadas en el marco del programa SAFA. En noviembre de 2010, se consideró que *Airlift International (GH) LTD* podía operara una segunda aeronave DC- 8-63F en la Unión ⁽²⁾.
- (32) El 5 de febrero de 2014, la autoridad de aviación civil de Ghana (en lo sucesivo, la «GCAA») envió a la Comisión la revocación de certificados para determinadas aeronaves DC- 8-63F aeronaves matriculadas en Ghana. La GCAA informó también de que había elaborado una Directiva técnica por la que se prohíbe la utilización de aeronaves DC- 8 por compañías aéreas certificadas en Ghana, que entró en vigor el 31 de diciembre de 2013. Esta prueba debe considerarse como la confirmación de que el Estado de Ghana dejó de apoyar las operaciones de las aeronaves DC- 8 en su registro de aeronaves.
- (33) El 16 de febrero de 2015, la GCAA facilitó a la Comisión pruebas documentales de que había revocado los certificados de operador aéreo de *Meridian Airways LTD* y de *Airlift International (GH) LTD*. El 17 de marzo de 2015, se celebró una reunión técnica entre representantes de alto rango de la GCAA, la Comisión y la EASA, durante la cual la GCAA facilitó detalles sobre su estructura organizativa actual, su supervisión de las compañías aéreas certificadas en Ghana y el proceso de certificación de los operadores aéreos. Las pruebas documentales de la revocación de esos certificados de operador aéreo y los hechos presentados en la reunión técnica de la GCAA en relación con los mecanismos de supervisión de la seguridad aérea se consideraron suficientes para llegar a la conclusión de que habían cesado las operaciones de *Meridian Airways LTD* y *Airlift International (GH) LTD*.
- (34) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista de la Unión de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para eliminar *Meridian Airways LTD* del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006 y *Airlift International (GH) LTD* del anexo B del Reglamento (CE) n° 474/2006.
- (35) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de la India

- (36) Mediante escrito de 24 de diciembre de 2014, la Dirección General India de Aviación Civil (en lo sucesivo, la «DGCA») facilitó a la Comisión datos actualizados sobre las medidas correctoras emprendidas por la DGCA india en relación con la decisión adoptada en enero de 2014 por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (en lo sucesivo, la «FAA») de rebajar el estado de cumplimiento de la India de la categoría 1 a la categoría 2, de conformidad con la auditoría de la Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional (en lo sucesivo, la «IASA»). Este escrito también indicaba que la FAA había llevado a cabo una reevaluación de la DGCA india en diciembre de 2014. El 8 de abril de 2015, la FAA anunció la mejora del estado de cumplimiento de la India de conformidad con la auditoría de la IASA de la categoría 2 a la categoría 1.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 791/2010 de la Comisión, de 6 de septiembre de 2010 (DO L 237 de 8.9.2010, p. 10). Véanse, en particular, los considerandos 9 a 23 del presente Reglamento.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 1071/2010 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2010 (DO L 306 de 23.11.2010, p. 44). Véanse, en particular, los considerandos 29 a 31 del presente Reglamento.

- (37) Mediante escrito de 10 de abril de 2015 a la DGCA india, la Comisión, al tiempo que acoge con satisfacción la decisión positiva de la FAA de mejorar el estado de cumplimiento de la IASA por parte de la India, reiteró que la DGCA india tendría que seguir trabajando con la Comisión en lo relativo a proporcionar actualizaciones periódicas sobre el cumplimiento por la DGCA india de sus obligaciones internacionales en materia de seguridad y supervisión.
- (38) El 7 de mayo de 2015, se celebraron consultas técnicas entre los expertos de la Comisión, la EASA, un Estado miembro y representantes de alto nivel de la DGCA india. La reunión permitió a la DGCA facilitar información sobre las medidas adoptadas que dieron como resultado que la FAA elevara el estado de cumplimiento de la India de la categoría 2 a la 1. La DGCA facilitó información sobre el plan de medidas correctoras aplicado, así como detalles concretos en relación con las medidas sostenibles adoptadas a fin de mejorar su capacidad de supervisión de la seguridad. La Comisión tomó nota de la información facilitada por la DGCA india. Se determinó que no son necesarias ninguna prohibición o restricciones operativas de las compañías aéreas certificadas en la India, pero que conviene celebrar nuevas consultas técnicas con objeto de debatir con la DGCA cuestiones relacionadas con la seguridad de manera regular.
- (39) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la India.
- (40) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas indias en virtud del Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas de Indonesia

- (41) Han continuado las consultas regulares entre y la Dirección General de Aviación Civil Indonesia (en lo sucesivo, la «DGCA») a fin de examinar los progresos de ese organismo en la tarea de garantizar que la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Indonesia respetan las normas de seguridad internacionales. A raíz de la auditoría realizada por la OACI en mayo de 2014, la DGCA finalizó su plan de medidas correctoras y actualmente está en proceso de aplicación de las mismas.
- (42) El 28 de diciembre de 2014, el vuelo QZ8501 de la compañía aérea *Indonesia AirAsia* sufrió un accidente en el mar de Java. La aeronave fue destruida y todos los pasajeros y la tripulación perdieron la vida. El Comité Nacional de Seguridad del Transporte de Indonesia («NTSC») lleva a cabo la investigación sobre el accidente y se espera un informe final antes de finales de 2015.
- (43) En enero de 2015, representantes de la Comisión visitaron Indonesia para debatir los resultados de la auditoría de la OACI de mayo de 2014, con el fin de garantizar que el nivel de supervisión de la seguridad de las compañías aéreas que ya no están incluidas en la lista de la Unión sigue siendo tal que no hay motivos para incluirlas en dicha lista. Los representantes de la Comisión se reunieron con el Ministro de Transporte y representantes de la DGCA de Indonesia, el Comité Nacional de Seguridad del Transporte y las compañías aéreas afectadas. Las compañías aéreas presentaron una buena visión de conjunto de sus sistemas de gestión de la seguridad y la aplicación de las normas de seguridad internacionales.
- (44) Mediante escrito de 31 de marzo de 2015, la DGCA presentó información completa sobre las medidas correctoras en curso para resolver los problemas detectados en las constataciones de la OACI. Además, la DGCA facilitó información sobre la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas afectadas. Tras el análisis de la información facilitada, la Comisión solicitó más aclaraciones sobre la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Indonesia y la lista actual de los titulares del certificado de operador aéreo en Indonesia.
- (45) Mediante escrito de 13 de mayo de 2015, se dieron las aclaraciones adicionales. Se facilitó información sobre el programa de supervisión y vigilancia en relación con las compañías aéreas que están actualmente exentas de la prohibición de explotación, a saber, *PT. Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia*. Sobre la base de esta información, se concluyó que la DGCA lleva a cabo la supervisión de la seguridad de estas compañías aéreas y que no hay información sobre seguridad pertinente para respaldar una decisión de imponer una prohibición de explotación.

- (46) En esta misma carta, la DGCA de Indonesia informó a la Comisión de la revocación de los certificados de operador aéreo de las compañías aéreas *Mandala Airlines* (AOC n° 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (AOC n° 121-002), *Sky Aviation* (AOC n° 121-028 y 135-044) y *Republik Express* (AOC n° 121-040). Por lo tanto, la compañía aérea *Mandala Airlines* eliminarse de la lista de compañías aéreas de Indonesia exentas y *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* y *Republik Express* deben suprimirse del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.
- (47) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista de la Unión de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse a fin de eliminar la compañía aérea *Mandala Airlines* de la lista de compañías aéreas exentas y eliminar las compañías aéreas *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* y *Republik Express* del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.

Compañías aéreas de Irán

- (48) La compañía aérea *Iran Air*, certificada por la Organización de Aviación Civil de la República Islámica de Irán, se incluyó en el anexo B del Reglamento (CE) n° 474/2006 el 30 de marzo de 2010 ⁽¹⁾. Tras una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, se especificaron las restricciones de explotación de la flota de *Iran Air* el 5 de julio de 2010 ⁽²⁾.
- (49) *Iran Air* ha facilitado a la Comisión información sobre su flota actual, apoyada por la documentación pertinente. La compañía solicitó excluir las aeronaves de tipo A320 de las restricciones operativas, a fin de poder operarlas en la Unión. No obstante, a día de hoy, no ha sido posible verificar los elementos de prueba facilitados mediante una reunión técnica y/o una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. Por lo tanto, por ahora no es posible tomar una decisión para permitir la operación de aeronaves de tipo A320 por *Iran Air*.
- (50) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas certificadas en Irán.

Compañías aéreas de Kazajistán

- (51) La Comisión sigue supervisando la aplicación por Kazajistán del plan de medidas correctoras a raíz de la misión de validación coordinada de la OACI («ICVM») realizada en el país en 2014. Esta misión confirmó la resolución de un problema de seguridad significativo en materia de la aeronavegabilidad y el progreso general en la aplicación de las normas de seguridad internacionales. No obstante, la OACI detectó graves deficiencias en las operaciones aéreas e incluso amplió el problema de seguridad significativo en relación con este ámbito.
- (52) El 27 de abril de 2015, se celebraron consultas técnicas con la Comisión de Aviación Civil de Kazajistán (en lo sucesivo, la «CAC») para permitir a la CAC facilitar a la Comisión información actualizada sobre sus actividades de supervisión y sus prioridades a corto y medio plazo. Según la información facilitada por la CAC, se han puesto en marcha algunas acciones correctoras y otras se encuentran en diversos niveles de realización. De acuerdo con la CAC, sus prioridades para 2015 incluyen la introducción de un proceso de certificación de operador aéreo en cinco fases, la elaboración de procedimientos para las autorizaciones especiales, la contratación de personal técnico adicional, el desarrollo y aplicación de un programa de supervisión de la seguridad y de un plan de inspección, el establecimiento de nuevas listas de control para las inspecciones y auditorías, la formación de los inspectores y la capacitación de estos para llevar a cabo sus funciones de vigilancia y control.
- (53) Durante las consultas técnicas, *Air Astana* informó de que la CAC volvió a certificar a la compañía aérea en abril de 2015. Además, la compañía aérea presentó actualizaciones periódicas relativas a sus operaciones de vuelo y a sus actividades de formación y mantenimiento.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 273/2010 de la Comisión, de 30 de marzo de 2010 (DO L 84 de 31.3.2010, p. 25). Véanse, en particular, los considerandos 41 a 49 del presente Reglamento.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 590/2010 de la Comisión, de 5 de julio de 2010 (DO L 170 de 6.7.2010, p. 9). Véanse, en particular, los considerandos 60 a 71 del presente Reglamento.

- (54) Durante las consultas técnicas de abril de 2015, la compañía aérea SCAT Air Company también informó a la Comisión de que había superado una Auditoría de Seguridad Operacional de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional y que la compañía aérea debería recibir un certificado de Seguridad Operacional de la Asociación de Transporte Internacional antes de finalizar 2015, a la espera de la resolución satisfactoria de los incumplimientos pendientes.
- (55) Sobre la base de la información a disposición de la Comisión y de los debates que tuvieron lugar durante las consultas técnicas, se concluyó que Kazajistán sigue afrontando retos en la aplicación de las normas de seguridad internacionales. La Comisión anima encarecidamente a la CAC a redoblar sus esfuerzos en la aplicación de estas normas como condición previa para que pueda considerar favorablemente una mayor flexibilización de las restricciones aplicables en la actualidad a las compañías aéreas que están bajo la supervisión de la CAC.
- (56) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Kazajistán.
- (57) Los Estados miembros deben seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa de las aeronaves de Air Astana, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas del Líbano

- (58) Continúan las consultas con la Dirección General de Aviación Civil del Líbano (en lo sucesivo, «DGCA») con objeto de confirmar que ese país está aplicando el plan de medidas correctoras elaborado en respuesta a las constataciones y el problema de seguridad significativo que se detectaron en la misión de validación coordinada de la OACI de diciembre de 2012.
- (59) El 9 de abril de 2015, el asesor del Ministro de Transporte del Líbano, durante una reunión en Bruselas, informó a la Comisión y a la AESA de la creación de un Consejo de la Aviación Civil. También hizo referencia a las propuestas de separar las funciones de supervisión de la seguridad de las funciones de prestación de servicios, ambas actualmente organizadas en la DGCA del Líbano. Se amplió la información sobre las medidas tomadas por la DGCA conjuntamente con la OACI. En marzo de 2015, se llevó a cabo una misión del equipo de seguridad de la oficina regional de la OACI a fin de comprobar los progresos realizados en la resolución del problema de seguridad significativo detectado.
- (60) La Comisión prestó a la DGCA del Líbano asistencia técnica, a través de la AESA, sobre la aplicación de las normas de seguridad internacionales, de septiembre de 2014 a marzo de 2015, como seguimiento del proyecto Célula Mediterránea de Seguridad de la Aviación. Estas actividades han ayudado a la DGCA del Líbano en la aplicación de las medidas correctoras, la mejora de sus procedimientos internos, manuales y guías y en la preparación de una estructura organizativa mejorada.
- (61) La información de seguridad disponible no respalda una decisión de imponer una prohibición o restricciones operativas a las compañías aéreas certificadas en Líbano. No obstante, la Comisión considera que la situación debe seguir siendo objeto de un estrecho seguimiento. Las consultas con las autoridades libanesas deberán proseguir de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 473/2006.
- (62) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas del Líbano.
- (63) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Libia

- (64) La Comisión sigue preocupada con respecto a la situación de la seguridad aérea en Libia. El Gobierno reconocido por la Unión ha designado una autoridad competente, la Autoridad de Aviación Civil de Libia (en lo sucesivo, la «LCAA»). Determinadas tareas relacionadas con la seguridad de la aviación, como la emisión de avisos a los pilotos («NOTAM»), han sido encomendadas por la LCAA a autoridades competentes de otros Estados. No obstante, la antigua autoridad competente, es decir, la autoridad de aviación civil de Libia («LYCAA») sigue funcionando y continúa emitiendo NOTAM que se añaden a los expedidos en nombre de la LCAA. La seguridad de la aviación podría verse afectada, porque los NOTAM expedidos por dichas organizaciones, cuando cubran el mismo espacio aéreo o los mismos aeródromos, podrían contener información contradictoria.
- (65) La Comisión ha establecido contactos con la LCAA, pero no se le facilitó información útil y verificable sobre la situación actual en lo que respecta a la supervisión de la aviación civil o la situación de la seguridad aérea en Libia.
- (66) Debido a la situación poco clara e inestable en Libia y a la capacidad limitada de la LCAA para supervisar adecuadamente las compañías aéreas libias y controlar los riesgos inminentes para la seguridad, se considera que Libia no puede cumplir sus obligaciones internacionales en relación con la seguridad aérea.
- (67) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Libia.

Compañías aéreas de Madagascar

- (68) Han continuado activamente las consultas con las autoridades competentes de Madagascar, Aviación Civil de Madagascar (en lo sucesivo, la «ACM») con la finalidad de hacer un seguimiento de los progresos de dichas autoridades para garantizar la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Madagascar de conformidad con las normas de seguridad internacionales.
- (69) El 28 de abril de 2015, la Comisión, asistida por la EASA, celebró una reunión consultiva con la ACM y representantes de la compañía aérea *Air Madagascar*. En esta reunión, la ACM y la compañía aérea facilitaron información sobre los progresos realizados en la aplicación de sus respectivas medidas correctoras y preventivas para abordar las dudas de seguridad planteadas durante la visita de evaluación de la UE a Madagascar en febrero de 2014.
- (70) En particular, la ACM informó de los progresos realizados en la formación de sus inspectores, en el marco del programa de asistencia técnica de la OACI (SAFE), y señaló que los inspectores cualificados actuales habían recibido en el momento de la reunión aproximadamente el 65 % de la formación necesaria para permitir a la ACM alcanzar un nivel aceptable de cumplimiento de sus obligaciones de supervisión. Si bien el programa de supervisión de 2014 se llevó a cabo con la asistencia de terceros, la ACM confiaba en que el programa de supervisión de 2015 demostrará su capacidad para desempeñar sus obligaciones de supervisión. La ACM también indicó que recientemente había decidido suspender el certificado de operador aéreo de las compañías aéreas *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* e *Insolite Travel Fl*, así como la aprobación de la organización de formación *Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie*. Por último, subrayó que la evaluación a distancia de la OACI de los elementos críticos 1 a 5 del sistema de supervisión de la seguridad está en curso y que esta evaluación debería finalizar en julio de 2015.
- (71) Además de la información sobre su plan de medidas preventivas y correctoras, la compañía aérea *Air Madagascar* proporcionó la información más actualizada sobre la evolución de su flota y, en concreto, comunicó que se estaba considerando la adquisición de una tercera aeronave de tipo ATR 72-600 y estaba programada la sustitución de las dos aeronaves de tipo Boeing 737-300 por aeronaves de tipo Boeing 737-700 en el cuarto trimestre de 2015.
- (72) La Comisión tomó nota de la información presentada por la ACM y la compañía aérea *Air Madagascar*. La Comisión acogió con satisfacción los progresos realizados por la ACM y la compañía aérea *Air Madagascar* estableciendo nuevos procesos o mejorando los existentes. No obstante, hace hincapié en la necesidad de que

ambas organizaciones tengan la capacidad de aplicar efectivamente estos procesos. La Comisión recomienda avanzar paso a paso y evitar procesos que solo se aplican parcialmente, tal y como se pudo advertir durante la visita de evaluación de la Unión a Madagascar en febrero de 2014.

- (73) El 8 de mayo de 2015, la ACM informó a la Comisión de que la compañía aérea *Air Madagascar* había solicitado la inclusión de la aeronave de tipo Airbus A 340-300 con marca de matrícula 5R-EAA en la lista de aeronaves de la compañía que ya figuran en el anexo B del Reglamento (CE) nº 474/2006.
- (74) El 29 de mayo de 2015, el Ministro de Turismo, Transporte y Meteorología de Madagascar expresó el deseo de que volviera a evaluarse la situación de las dos aeronaves de tipo Airbus A340-300 durante la reunión del Comité de Seguridad Aérea de junio de 2015. No obstante, si el proceso de replanteamiento de la posible eliminación de la compañía aérea *Air Madagascar* del anexo B del Reglamento (CE) nº 474/2006 no pudiera completarse antes de la reunión de junio de 2015, apoyaría la solicitud presentada por la compañía aérea *Air Madagascar* para la inclusión de la aeronave de tipo Airbus A340-300 con marca de matrícula 5R-EAA en el anexo B del Reglamento (CE) nº 474/2006.
- (75) En vista de la gravedad de las conclusiones que se suscitaron con ocasión de la visita de evaluación de la UE a Madagascar en febrero de 2014, la Comisión considera que las condiciones que permiten tal inclusión, en esencia, no difieren de las condiciones que deben cumplirse para eliminar la compañía aérea *Air Madagascar* del anexo B del Reglamento (CE) nº 474/2006. La revisión de la información presentada por la ACM y la compañía aérea *Air Madagascar* tras la reunión de 28 de abril de 2014, con el fin de apoyar la inclusión de la aeronave de tipo Airbus A340-300 con marca de matrícula 5R-EAA en el anexo B del Reglamento (CE) nº 474/2006 no demuestra el cumplimiento de estas condiciones.
- (76) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Madagascar.

Compañías aéreas de la República Islámica de Mauritania

- (77) El 24 de febrero de 2015, se celebró en Bruselas una reunión técnica entre la Comisión, la EASA, varios Estados miembros, las autoridades de aviación civil de Mauritania, la *Agence Nationale de l'Aviation Civile*, y la compañía aérea *Mauritania Airlines International* («MAI»). La *Agence Nationale de l'Aviation Civile* presentó la situación de seguridad en Mauritania y su plan de seguridad estatal, destacando los buenos resultados de la auditoría de la OACI, sancionados por un elevado nivel de aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales. MAI explicó cómo respondió a las recientes constataciones del programa SAFA y anunció que iba a pasar por el proceso de inscripción para la Auditoría de Seguridad Operacional de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional. MAI confirmó que, por motivos económicos, había dejado de volar hacia determinados destinos de la Unión y que tiene la intención de desarrollar una red regional en cooperación con una compañía aérea de la Unión. Por consiguiente, MAI también decidió cambiar la composición de su flota con vistas a la explotación de aeronaves más pequeñas con un aumento de las frecuencias de vuelo.
- (78) El último análisis SAFA facilitado por la EASA indica mejoras en el sentido de que hubo un menor número de constataciones durante las inspecciones SAFA en la Unión, aunque algunos Estados miembros hicieron hincapié en que la introducción de un nuevo tipo de aeronave en la flota de MAI, el Embraer ERJ145, no se había llevado a cabo de forma satisfactoria. Del 10 al 14 de marzo de 2015, se celebró en Nuakchot la auditoría previa de Seguridad Operacional de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional. La *Agence Nationale de l'aviation civile* y MAI presentaron a la Comisión los resultados preliminares de esta auditoría previa. Sobre esta base, parece aceptable la aplicación de las normas de seguridad internacionales y no hay elementos que apunten a la existencia de deficiencias de seguridad especialmente alarmantes.
- (79) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la República Islámica de Mauritania.

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

Compañías aéreas de Mozambique

- (81) En noviembre y diciembre de 2014, se llevó a cabo una misión de validación coordinada de la OACI para validar los avances en la aplicación del plan de medidas correctoras de las autoridades de aviación civil competentes de Mozambique, el Instituto de Aviação Civil de Moçambique (en lo sucesivo, el «IACM»). La misión de validación coordinada de la OACI cubrió los ámbitos de la legislación de aviación civil de Mozambique, la organización interna del IACM, los aeródromos y las ayudas terrestres y los servicios de navegación aérea en Mozambique. El informe sobre la misión de validación coordinada de la OACI se publicó en el sitio web de la OACI el 5 de mayo de 2015.
- (82) Reconociendo los progresos realizados por el IACM en la corrección de las deficiencias detectadas por la OACI, así como el esfuerzo del IACM para completar el establecimiento de un sistema de aviación conforme con las normas de seguridad internacionales, se había previsto anteriormente la realización de una misión de evaluación de la seguridad de la UE en 2015.
- (83) La misión de evaluación de la Unión a Mozambique tuvo lugar en abril de 2015, con la participación de expertos de la Comisión, la EASA y Estados miembros. Los ámbitos evaluados fueron la legislación aeronáutica primaria y los reglamentos de aviación civil, la organización interna del IACM, la concesión de licencias y la formación del personal, la supervisión de la aeronavegabilidad y de las operaciones de las aeronaves.
- (84) La misión de evaluación de la Unión dejó claro que el marco jurídico vigente presenta una serie de desviaciones de las normas de seguridad internacionales. La nueva Ley de aviación de base, que incorpora los cambios que resolverán las desviaciones detectadas, está a la espera de aprobación gubernamental. Existen reglamentos técnicos y jurídicos específicos, pero adolecen de coherencia y de exhaustividad. La revisión de los estatutos del IACM, que le confieren la necesaria autonomía financiera y operativa y resuelven las deficiencias detectadas en este ámbito, también está a la espera de aprobación gubernamental. Si bien ya ha concluido la mayor parte de la contratación de personal y se han aplicado algunas de las modificaciones organizativas previstas, sigue pendiente una parte significativa de la puesta en práctica.
- (85) La misión de evaluación de la Unión también detectó debilidades y deficiencias en diversos ámbitos de trabajo del IACM, incluida la concesión de licencias y la formación del personal y la supervisión de la aeronavegabilidad y las operaciones de las aeronaves. En los tres operadores visitados a modo de muestra, el equipo de evaluación de la Unión detectó lagunas importantes en el mantenimiento de registros, manuales inadecuados, mecanismos organizativos débiles y malas prácticas de mantenimiento. Aunque algunas de estas lagunas están por completo bajo la responsabilidad del operador, muchas de ellas pueden considerarse signos de una falta de supervisión adecuada por la autoridad.
- (86) Por otra parte, el IACM ha demostrado su firme compromiso de continuar trabajando hacia su último objetivo de lograr un sistema de aviación conforme a las normas de seguridad internacionales y sigue beneficiándose de apoyo y respaldo gubernamental completo. No obstante, también necesitará asesoramiento imparcial, profesional y competente para el próximo período. La Comisión está preparando, con el IACM y la EASA, la prestación de dicha asistencia técnica, con el fin de contribuir a resolver las deficiencias pendientes y concluir el proceso de desarrollo de la capacidad interna necesario para alcanzar la sostenibilidad.
- (87) La misión de evaluación de la Unión permitió a la Comisión llegar a la conclusión de que, si bien el IACM mostró avances significativos en la aplicación de las normas de seguridad internacionales, siguen existiendo importantes deficiencias en el sistema de vigilancia de la seguridad en Mozambique. La capacidad del IACM para supervisar las actividades de aviación civil de Mozambique en esta fase aún no ha alcanzado un nivel suficiente de conformidad con las normas de seguridad internacionales. Por lo tanto, no existen pruebas suficientes que respalden una decisión de flexibilizar la prohibición de explotación de todas las compañías aéreas certificadas en Mozambique.
- (88) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Mozambique.

Compañías aéreas de Filipinas

- (89) En marzo de 2010, todas las compañías aéreas certificadas en la República de Filipinas fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006 ⁽¹⁾, sobre la base de pruebas fehacientes de la insuficiente capacidad de las autoridades responsables de la supervisión de las compañías aéreas para corregir las deficiencias de seguridad. También hubo insuficientes pruebas de la conformidad con las normas de seguridad internacionales aplicables y las prácticas recomendadas por parte de las compañías aéreas certificadas en la República de Filipinas,
- (90) En julio de 2013, la compañía aérea *Philippine Airlines* fue eliminada del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006 ⁽²⁾. En abril de 2014, la compañía aérea *Cebu Pacific Air* también fue eliminada del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006 ⁽³⁾. Ambas decisiones se basaron en la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de junio de 2013, la mejora de la supervisión de la seguridad proporcionada por la autoridad de aviación civil de Filipinas (en lo sucesivo, la «CAAP») de estas compañías aéreas y la capacidad de las compañías aéreas para garantizar el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad internacionales. En abril de 2014, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos anunció su decisión de elevar el estado de cumplimiento de Filipinas de la categoría 2 a la 1 en lo que respecta a su programa de auditoría de la Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional.
- (91) El 10 de marzo de 2015, se celebraron consultas técnicas entre los expertos de la Comisión, la EASA, un Estado miembro, así como altos representantes de la CAAP y tres compañías aéreas certificadas en Filipinas, a saber *Zest Airways Inc. (Dba 'Air Asia Zest')*, *Air Philippines Corporation* and *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* La CAAP presentó información actualizada sobre las mejoras estructurales en curso, en particular la reorganización de sus servicios de inspección de normas de vuelo y los períodos de formación para los inspectores CAAP. Además, la CAAP aportó detalles sobre la supervisión de la seguridad que ejerce sobre las compañías aéreas: *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* y *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* Con respecto a la supervisión de la seguridad proporcionada por la CAAP, la información presentada en la reunión incluía el programa de inspección anual mínima obligatoria prevista para cada compañía aérea, así como los detalles específicos de las actividades de vigilancia relativas a cada uno de ellos. En la reunión, la CAAP facilitó también una actualización de la ejecución del programa de seguridad estatal de Filipinas. Esta actualización incluía información específica relacionada con el programa estatal de seguridad de las pistas de Filipinas, con el correspondiente programa de formación y sensibilización. La CAAP presentó asimismo una actualización de la investigación relativa a la salida de pista de una aeronave de *Air Asia Zest* que tuvo lugar el 30 de diciembre de 2014.
- (92) El 10 de marzo de 2015, con ocasión de consultas técnicas, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* y *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* explicaron el funcionamiento de sus operaciones respectivas. La información facilitada por cada compañía aérea incluía datos de la estructura organizativa y el funcionamiento de sus propios departamentos de seguridad y calidad, así como información sobre la flota actual, la reducción de los problemas de seguridad de cada compañía aérea y la garantía de calidad interna. Además, cada compañía presentó sus programas de supervisión de los datos de vuelo.
- (93) Sobre la base de las pruebas presentadas durante estas consultas técnicas, la Unión realizó una visita de evaluación sobre el terreno a Filipinas en abril de 2015. Expertos de la Comisión, la EASA y los Estados miembros participaron en esta visita de evaluación. La visita se llevó a cabo en las oficinas de la CAAP y en una muestra de varias compañías aéreas certificadas en Filipinas, a saber, *Air Asia Inc*, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation*, *Island Aviation Inc*, *Magnum Air (Skyjet) Inc*, *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* y *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.
- (94) Las pruebas presentadas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión mostraron que el servicio de inspección de normas de vuelo está compuesto por 173 agentes encargados de la certificación y la supervisión. De las pruebas obtenidas en la muestra se concluyó que los inspectores del mantenimiento y de las operaciones principales eran suficientes para llevar a cabo una supervisión eficaz y que habían recibido formación oficial en relación con sus responsabilidades de supervisión. Para ayudar a sus inspectores en el ejercicio de sus funciones de supervisión, la CAAP ha establecido una serie de ayudas al trabajo de inspección, que incluyen listas de control estructuradas, documentación de orientación técnica de la CAAP, formularios de inspección y documentación de control de referencia.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 273/2010 de la Comisión, de 30 de marzo de 2010 (DO L 84 de 31.3.2010, p. 25). Véanse, en particular, los considerandos 74 a 87 del presente Reglamento.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 659/2013 de la Comisión, de 10 de julio de 2013 (DO L 190 de 11.7.2013, p. 54). Véanse, en particular, los considerandos 80 a 94 del presente Reglamento.

⁽³⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 368/2014 de la Comisión, de 10 de abril de 2014 (DO L 108 de 11.4.2014, p. 16). Véanse, en particular, los considerandos 102 a 119 del presente Reglamento.

- (95) Entre las pruebas presentadas por la CAAP durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión figuraba que para contribuir a la planificación del programa de inspección anual mínima obligatoria de la CAAP, utiliza una base de datos sobre supervisión de la seguridad de la aviación civil y el seguimiento (CASORT). A fin de permitir a los inspectores individuales aplicar un calendario de supervisión estructurado, la CAAP publica unas directrices del programa de inspección y vigilancia nacional. Este documento presenta opciones para inspecciones centradas en el caso de un titular de certificado de operador aéreo («AOC»), cuya labor no se considere satisfactoria. En materia de la certificación y renovación de un AOC, las autoridades competentes de Filipinas han publicado un manual de administración y certificación de los operadores aéreos. Durante la visita de evaluación de la Unión, se tomó una muestra de los expedientes de renovación y certificación de AOC en relación con nueve compañías aéreas certificadas por la CAAP, incluidas todas las compañías aéreas visitadas por el equipo de evaluación de la UE. Además, se observó la tarea de los inspectores de la CAAP que llevan a cabo una actividad de vigilancia específica. Se observó que la planificación y la realización de esta actividad se realizaba satisfactoriamente.
- (96) De la muestra de las compañías aéreas certificadas en Filipinas, siete compañías aéreas fueron visitadas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. La muestra incluyó las cuatro mayores compañías aéreas certificadas filipinas que siguen incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006. La visita pretendía comprobar su grado de conformidad con las normas de seguridad internacionales. Además, la visita, de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, tenía por objeto evaluar la voluntad y la capacidad de cada una de estas compañías aéreas para corregir las deficiencias de seguridad. La principal conclusión de las visitas a estas compañías aéreas es que no hubo una falta de voluntad y, en general, tampoco una falta de capacidad para corregir las deficiencias de seguridad.
- (97) En relación con la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, con respecto a los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se llegó a la conclusión de que la autoridad de aviación civil de Filipinas tiene la voluntad y la capacidad para corregir las deficiencias de seguridad, así como para aplicar y, cuando sea necesario, hacer cumplir las normas internacionales de seguridad pertinentes, incluidos los reglamentos de aviación civil de Filipinas.
- (98) La CAAP compareció ante el Comité de Seguridad Aérea el 10 de junio de 2015. En dicha ocasión, a modo de muestra, también fueron oídas tres compañías aéreas certificadas en Filipinas, (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* y *Cebgo Inc*, anteriormente *South East Asian Airlines (SEAir Inc)*).
- (99) La CAAP presentó a la Comisión su actual estructura organizativa del Servicio de Inspección de Normas de Vuelo, facilitó información sobre su personal actual asignado a tareas de supervisión de la seguridad y presentó una visión global de la actividad de la aviación en Filipinas. Señaló que tiene responsabilidad de supervisión sobre 36 titulares de AOC y que ha clasificado nueve de ellos como operadores de aeronaves de gran tamaño. La CAAP facilitó también un resumen de la supervisión programada para 2015 en relación con las tres compañías aéreas que participaron en la audiencia. Además, en su condición de autoridad competente de las Filipinas, subrayó su compromiso de seguir su hoja de ruta de mejora continua.
- (100) En su presentación, la CAAP facilitó un resumen de su plan de medidas correctoras con respecto a las observaciones planteadas por el equipo de evaluación de la UE durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. Las medidas correctoras estaban centradas en determinados temas prioritarios, como el refuerzo del programa de formación de los inspectores de la CAAP, las mejoras de la infraestructura de tecnología de la información, el mantenimiento de las medidas para reforzar las cualificaciones de los inspectores y el compromiso de proseguir su trabajo sobre la normalización de la supervisión de la seguridad. Además, la CAAP aportó información específica sobre las mejoras de las infraestructuras, en particular las medidas relacionadas con su programa estatal de seguridad de las pistas.
- (101) *Air Philippines Corporation* proporcionó información sobre su estructura organizativa, sus planes de flota y su sistema de gestión de la seguridad. Informó de la estructura de las reuniones de seguridad, sobre la notificación y gestión de la seguridad y sobre su programa de seguimiento de datos de vuelo, así como de la forma en que lleva a cabo un seguimiento continuo de las acciones de mitigación del riesgo. *Air Philippines Corporation* proporcionó información sobre su función de garantía de la seguridad y sobre su solicitud de modificación de los procedimientos de gestión. Además, la compañía aérea informó sobre sus acciones consecutivas a las observaciones formuladas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión.
- (102) *Cebgo Inc* facilitó información sobre la estructura de gestión, el sistema de gestión de la seguridad, el programa de prevención de accidentes y seguridad de vuelo, el programa de gestión de calidad de los datos de vuelo, el sistema de gestión de calidad y la aeronavegabilidad y el mantenimiento. La información facilitada incluyó sus objetivos de seguridad para 2015 y pruebas de su proceso de elaboración de informes de seguridad. *Cebgo Inc* informó de sus cinco principales prioridades de seguridad y de las medidas adoptadas al respecto. Además, la compañía aérea presentó un resumen de sus acciones consecutivas a las observaciones formuladas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión.

- (103) *Air Asia Zest* presentó información sobre su flota, su estructura organizativa y su departamento de gestión de la seguridad y la calidad. La información incluía sus objetivos de seguridad de alto nivel, el proceso de notificación sobre la seguridad y el programa de análisis de datos de vuelo, así como sus cinco prioridades de seguridad. Además, la compañía aérea presentó un resumen de sus acciones consecutivas a las observaciones formuladas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión.
- (104) Sobre la base de toda la información disponible, incluidos los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión y la información facilitada durante la audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea, la Comisión considera que la CAAP ha realizado mejoras constantes y continuadas en el tiempo. También se reconoce la voluntad de la CAAP de comprometerse de forma permanente con la Comisión y la transparencia de este organismo en su reconocimiento de la necesidad de seguir mejorando sus procedimientos de vigilancia y supervisión de la seguridad. Se considera que la CAAP tiene capacidad para ejercer sus responsabilidades de supervisión de las compañías aéreas certificadas en las Filipinas. En su comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea, la CAAP se comprometió plenamente a entablar un diálogo permanente sobre seguridad con la Comisión, en particular mediante nuevas reuniones, siempre y cuando esta lo considere necesario.
- (105) La Comisión señaló que las tres compañías aéreas certificadas en Filipinas que habían sido invitadas, a modo de muestra, a la audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea, presentaban resultados satisfactorios y todas están en condiciones de facilitar información concreta sobre la seguridad de sus operaciones respectivas. La Comisión considera que hay suficientes pruebas de la conformidad de las compañías aéreas certificadas en la República de Filipinas con las normas de seguridad internacionales aplicables y las prácticas recomendadas.
- (106) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que la lista de la Unión de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para eliminar todas las compañías aéreas certificadas en la República de Filipinas en el anexo A del Reglamento (CE) nº 474/2006.
- (107) Los Estados miembros deberán seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes por parte de todas las compañías aéreas de Filipinas, dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 965/2012. Si los resultados de esos controles, o cualquier otra información sobre seguridad pertinente, indicase que no se cumplen las normas internacionales de seguridad, la Comisión se vería obligada a actuar de conformidad con el Reglamento (CE) nº 2111/2005.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (108) La Comisión, la EASA 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) nº 965/2012.
- (109) El 23 de marzo de 2015, la Comisión, asistida por la EASA, se reunió con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo (en lo sucesivo, la «FATA»). El objetivo de esta reunión era revisar los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas rusas durante las inspecciones en rampa del programa SAFA para el período comprendido entre el 10 de marzo de 2014 y el 9 de marzo de 2015 y detectar los casos que requieran una atención específica. Durante la reunión, la FATA se comprometió a llevar a cabo el seguimiento de determinados casos de incumplimiento que no habían sido convenientemente corregidos y a presentar a la Comisión datos actualizados sobre su situación antes de finales de mayo.
- (110) La FATA informó a la Comisión de que, debido a la ampliación del sistema SAFA, también supervisa la ejecución del programa SAFA de compañías aéreas rusas en determinados terceros países. La FATA informó de que había designado nuevos inspectores de seguridad para ocuparse de las compañías aéreas que tienen constataciones pendientes a raíz de las inspecciones realizadas en el marco del programa SAFA. Expresó su esperanza de que esta supervisión siga mejorando la rapidez de respuesta y la calidad de las medidas correctoras de los operadores. La FATA informó a la Comisión sobre las últimas suspensiones y revocaciones de certificados de operador aéreo bajo su responsabilidad.
- (111) Sobre la base de la información disponible, la Comisión llegó a la conclusión de que la comparecencia de las autoridades de aviación rusas o de las compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia ante el Comité de Seguridad Aérea no es necesaria.

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

Compañías aéreas de Sudán

- (115) Sobre la base de los contactos regulares entre la autoridad de aviación civil de Sudán (en lo sucesivo, la «SCAA») y la Comisión, se señala que la SCAA ha realizado grandes progresos en lo que se refiere a sus actividades de supervisión en relación con las compañías aéreas certificadas en Sudán. La SCAA también informó a la Comisión de que algunas compañías aéreas han hecho progresos adecuados en la aplicación de las normas de seguridad internacionales.
- (116) La autoridad de aviación civil de Sudán ha aceptado recibir una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en octubre de 2015. Esta visita tiene por objeto verificar la información facilitada por la SCAA y recabar información adicional que respalde una posible decisión con respecto a las compañías aéreas certificadas en Sudán. En estos momentos, no se dispone de suficiente información que respalde una decisión con respecto a las compañías aéreas certificadas en Sudán.
- (117) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Sudán.

Compañías aéreas de Tailandia

- (118) En enero de 2015, la OACI llevó a cabo en Tailandia una auditoría del Enfoque de Supervisión Continua en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional. El resultado general es que la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales en Tailandia es muy inferior a la media mundial. Sobre la base de los resultados de la auditoría, la OACI emitió un problema de seguridad significativo en relación con la certificación de los operadores aéreos, en particular la autorización de procedimientos operativos específicos. El Departamento de Aviación Civil (en lo sucesivo, «DCA») de Tailandia presentó a la OACI un plan de medidas correctoras para resolver las constataciones en cuestión.
- (119) La DCA se puso en contacto con la Unión Europea y la EASA para solicitar asistencia técnica en apoyo a la resolución de las constataciones que habían sido detectadas por la OACI. En abril de 2015, la EASA realizó una misión de asistencia técnica a Tailandia y en los próximos meses se seguirá prestando asistencia técnica y cooperación.
- (120) Sobre la base de los resultados de la auditoría de la OACI y las recomendaciones de la misión de asistencia técnica, la DCA tailandesa, junto con la compañía aérea *Thai Airways International*, fueron invitadas a participar en consultas técnicas en Bruselas a fin de recabar información adicional sobre las medidas correctoras adoptadas a corto, medio, y largo plazo por la DCA. La DCA tailandesa, *Thai Airways International* acogió favorablemente esta invitación y facilitó de forma transparente todos los datos solicitados antes de la reunión.
- (121) En las consultas técnicas, que tuvieron lugar el 3 de junio de 2015, tanto la DCA como *Thai Airways International* mostraron una clara voluntad de involucrarse y facilitaron toda la información posible. La DCA subrayó que el Gobierno de Tailandia es plenamente consciente de la importancia de la seguridad de la aviación civil y se ha comprometido a facilitar los medios necesarios para mejorar el sistema de supervisión de la seguridad de la DCA, que pronto se reorganizará como la autoridad de aviación civil de Tailandia, con un presupuesto considerablemente mayor.

- (122) *Thai Airways International* presentó de forma clara su sistema de gestión de la seguridad y la calidad. La compañía aérea demostró su capacidad de garantizar el adecuado cumplimiento de las normas de seguridad internacionales.
- (123) La Comisión considera que la información de seguridad disponible no respalda una decisión de imponer una prohibición o restricciones operativas a las compañías aéreas certificadas en Tailandia. No obstante, la Comisión considera que la situación debe seguir siendo objeto de un estrecho seguimiento.
- (124) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Tailandia.
- (125) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Tailandia en virtud del Reglamento (UE) n° 965/2012.
- (126) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Yemen

- (127) Por carta de 10 de abril de 2015, la Comisión solicitó información a la autoridad de aviación civil y meteorología (en lo sucesivo, la «CAMA») de Yemen en cuanto a si el deterioro de la situación de la seguridad en Yemen afecta a la capacidad de la CAMA para supervisar la seguridad de las compañías aéreas certificadas en este país.
- (128) El 18 de mayo de 2015, la compañía aérea *Yemen Airways* («*Yemenia*»), informó a la Comisión de que había suspendido sus operaciones a finales de marzo de 2015 debido al deterioro de la situación en Yemen. Además, en esta comunicación *Yemenia* declaró que sus aeronaves se almacenan en lugares diferentes fuera de Yemen. En una carta de 1 de junio de 2015, la CAMA informó a la Comisión de que las aeronaves de *Yemenia* ya no estaban en el país y que tiene previsto coordinarse con las autoridades de aviación de los Estados en los que están actualmente almacenadas las aeronaves en relación con sus responsabilidades de supervisión de la seguridad. En este mismo escrito, la CAMA también indicó que, debido al deterioro de la situación de la seguridad en Yemen, la actividad aérea actual en este país es reducida.
- (129) Sobre la base de la información recibida de la CAMA y de *Yemenia*, se llegó a la conclusión de que si bien la situación debe seguir siendo objeto de un estrecho seguimiento, no había no había pruebas suficientes para respaldar una decisión de imponer una prohibición de las compañías aéreas certificadas en Yemen en este momento.
- (130) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Yemen.
- (131) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Yemen en virtud del Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas de Zambia

- (132) El 25 de febrero de 2015, se celebró una reunión técnica con la participación de representantes de alto nivel de la autoridad de la aviación civil de Zambia (en lo sucesivo, la «ZCAA»), la Comisión, la EASA y los Estados miembros. La ZCAA presentó una visión global y clara de las medidas adoptadas en el último año en relación con el desarrollo de la ZCAA, la contratación de su personal, la elaboración de reglamentos de aviación civil de Zambia y la mejora de la supervisión de las compañías aéreas.

- (133) La ZCAA ha realizado importantes progresos en la resolución de una serie de constataciones de la OACI y se han sentado bases sólidas para el ulterior desarrollo del sistema de supervisión de la seguridad de la aviación civil de Zambia. Sin embargo, en la mayoría de los ocho elementos críticos de la OACI que forman un sistema de supervisión de la seguridad de la aviación civil, aún queda considerable trabajo por realizar.
- (134) La ZCAA indicó que continuará trabajando en la aplicación de las normas de seguridad internacionales. La Comisión tiene la intención de realizar evaluaciones complementarias para determinar la posibilidad de organizar una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión con objeto de comprobar la aplicación de las normas de seguridad internacionales en Zambia, antes de finales de octubre de 2015.
- (135) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Zambia.

Consideraciones finales

- (136) Por lo que respecta a las demás compañías aéreas que figuran actualmente en la lista de la Unión, la Comisión ha verificado si es preciso actualizar la lista y ha llegado a la conclusión de que no es así. De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a estas compañías aéreas.
- (137) El artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 2111/2005 reconoce la necesidad de adoptar decisiones con rapidez y, si procede, con urgencia, dadas las implicaciones de seguridad. Es esencial, por lo tanto, para proteger la información de carácter sensible y reducir al mínimo el impacto comercial, que las decisiones de la Comisión relativas a la actualización de la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición o restricción de operar dentro de la Unión se publiquen en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entren en vigor al día siguiente de su publicación.
- (138) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) nº 474/2006 en consecuencia.
- (139) 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) nº 474/2006 queda modificado como sigue:

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

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 25 de junio de 2015.

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

ANEXO A

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

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

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

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

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
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	República del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconocido	República del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconocido	República del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

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
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)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
TANGO AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC N° 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC N° 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Gabonesa responsables de la supervisión normativa, excepto Afrijet y SN2AG, incluidas en el anexo B, en particular:			República Gabonesa
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República Gabonesa
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República Gabonesa
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia, en particular:			República de Indonesia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconocido	República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	República de Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconocido	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	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
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Desconocido	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	República de Indonesia
BATIK AIR	121-050	BTK	República de Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	República de Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	República de Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República de Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República de Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República de Indonesia
EASTINDO	135-038	ESD	República de Indonesia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Desconocido	República de Indonesia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Desconocido	República de Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconocido	República de Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
HEAVY LIFT	135-042	Desconocido	República de Indonesia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Desconocido	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República de Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	República de Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	República de Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	República de Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	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
KOMALA INDONESIA	135-051	Desconocido	República de Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República de Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República de Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	República de Indonesia
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
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	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
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	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
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
UNINDO	135-040	Desconocido	República de Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República de Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kazajistán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, incluida en el anexo B, en particular:			República de Kazajistán
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	República de Kazajistán
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	República de Kazajistán
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	República de Kazajistán
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República de Kazajistán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	República de Kazajistán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	República de Kazajistán
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	República de Kazajistán
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	República de Kazajistán
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	República de Kazajistán
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	República de Kazajistán
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	República de Kazajistán

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
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
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	República de Kazajistán
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	República de Kazajistán
SCAT	KZ-01/004	VSV	República de Kazajistán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	República de Kazajistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
AIR BISHKEK (<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

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
VALOR AIR	07	VAC	República Kirguisa
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
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN N AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Mozambique responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Mozambique
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Desconocido	República de Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Desconocido	República de Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconocido	República de Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Desconocido	República de Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Desconocido	República de Mozambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Desconocido	República de Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	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
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	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
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	República de Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Desconocido	República de Mozambique
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	República de Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconocido	República de Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	República de Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	República de Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconocido	República de Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	República de Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconocido	República de Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	República de Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconocido	República de Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República de Nepal

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
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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
AIR RUM, LTD	DESCONOCIDO	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	DESCONOCIDO	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	DESCONOCIDO	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	DESCONOCIDO	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	DESCONOCIDO	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Sudán
ALFA AIRLINES	54	AAJ	República de Sudán
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	República de Sudán

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
BADER AIRLINES	35	BDR	República de Sudán
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	República de Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	República de Sudán
DOVE AIRLINES	52	DOV	República de Sudán
ELIDINER AVIATION	8	DND	República de Sudán
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	República de Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconocido	República de Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	República de Sudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	República de Sudán
KUSH AVIATION	60	KUH	República de Sudán
MARSLAND COMPANY	40	MSL	República de Sudán
MID AIRLINES	25	NYL	República de Sudán
NOVA AIRLINES	46	NOV	República de Sudán
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	República de Sudán
SUN AIR COMPANY	51	SNR	República de Sudán
TARCO AIRLINES	56	TRQ	República de Sudán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Zambia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: 6 aeronaves de tipo Boeing B777 y 4 aeronaves de tipo Boeing B737-700	Toda la flota salvo: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	República de Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazajistán	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo Boeing B767, aeronaves de tipo Boeing B757, aeronaves de tipo Airbus A319/320/321	Toda la flota salvo: aeronaves de la flota de Boeing B767, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Boeing B757, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Airbus A319/320/321, según se menciona en el AOC.	Aruba (Reino de los Países Bajos)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50, 2 aeronaves de tipo Falcon 900.	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	República Gabonesa
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Challenger CL-601, 1 aeronave de tipo HS-125-800.	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG	República Gabonesa; República de Sudáfrica.
IRAN AIR ⁽³⁾	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: 14 aeronaves de tipo Airbus A300, 8 aeronaves de tipo Airbus A310, 1 aeronave Boeing B737.	Toda la flota salvo: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	República Islámica de Irán

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

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

- (1) Solo se permite a Air Astana utilizar los tipos de aeronaves especificados anteriormente, siempre que estén matriculados en Aruba y todos los cambios del AOC se presenten a su debido tiempo a la Comisión y a Eurocontrol.
- (2) Solo se permite a Afrijet utilizar las aeronaves especificadas para su nivel actual de operaciones en la Unión.
- (3) Se permite a Iran Air operar en la Unión Europea utilizando las aeronaves especificadas conforme a las condiciones establecidas en el considerando 69 del Reglamento (UE) nº 590/2010, DO L 170 de 6.7.2010, p. 15.