

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 659/2013 DE LA COMISIÓN

de 10 de julio de 2013

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 ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006 ⁽³⁾, estableció la lista de compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión Europea, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005.
- (2) De conformidad con el 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», en sus siglas en inglés) comunicaron a la Comisión información que es pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. También algunos terceros países comunicaron información pertinente. Por tanto, sobre la base de dicha información, procede actualizar la lista comunitaria.
- (3) Todas las compañías aéreas afectadas fueron informadas por la Comisión, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales por los que podía imponerse una prohibición de explotación dentro de la Unión o modificarse las condiciones de esa prohibición en el caso de las compañías ya incluidas en la lista comunitaria.
- (4) La Comisión, además, brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar la documentación facilitada por los Estados miembros, así como de comunicar por escrito sus observaciones y de efectuar una presentación oral de su posición ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea establecido por el 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 ⁽⁴⁾.
- (5) El Comité de Seguridad Aérea ha recibido datos actualizados de la Comisión sobre las consultas conjuntas en curso, iniciadas con arreglo al Reglamento (CE) n° 2111/2005 y su Reglamento de aplicación (CE) n° 473/2006 de la Comisión, con las autoridades compe-

tentes y las compañías aéreas de los Estados siguientes: Curaçao y San Martín, República de Guinea, India, Irán, Kazajistán, Kirguistán, Mozambique y Nepal. El Comité de Seguridad Aérea también ha recibido datos actualizados de la Comisión sobre las consultas técnicas con la Federación de Rusia y en relación con el seguimiento de Bolivia, Tayikistán y Turkmenistán.

- (6) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las declaraciones de la EASA sobre los resultados del análisis de los informes de las auditorías realizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, la «OACI») en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (en lo sucesivo, el «USOAP»). Se invita a los Estados miembros a dar prioridad a las inspecciones en pista de las compañías aéreas cuyas licencias hayan sido expedidas por Estados en relación con los cuales la OACI haya determinado la existencia de importantes problemas de seguridad, o en relación con los cuales la EASA haya concluido que sus sistemas de supervisión de la seguridad adolecen de deficiencias significativas. Además de las consultas emprendidas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005, el dar prioridad a las inspecciones en pista permitirá adquirir información adicional sobre el rendimiento en materia de seguridad de las compañías aéreas con licencias de esos Estados.
- (7) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las declaraciones de la EASA sobre los resultados del análisis de las inspecciones en pista realizadas en el marco del programa de evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras (en lo sucesivo, el «SAFA») de conformidad con el 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 ⁽⁵⁾.
- (8) El Comité de Seguridad Aérea también ha oído las declaraciones de la EASA sobre los proyectos de asistencia técnica desarrollados en Estados afectados por las medidas o el seguimiento adoptados en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005. Se informó a dicho Comité de los planes y peticiones de más asistencia técnica y cooperación a fin de reforzar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil para contribuir a resolver los incumplimientos de las normas internacionales aplicables. Se invitó a los Estados miembros a responder también a dichas peticiones de forma bilateral en coordinación con la Comisión y con la EASA. En esta ocasión, 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 SCAN 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.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ DO L 143 de 30.4.2004, p. 76.

⁽³⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

⁽⁴⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

⁽⁵⁾ DO L 296 de 25.10.2012, p. 1.

Compañías aéreas de la Unión Europea

- (9) De acuerdo con el análisis realizado por la EASA de la información obtenida de los controles en pista SAFA realizados a las aeronaves de algunas compañías aéreas de la Unión o de las inspecciones de normalización realizadas por la EASA, así como de otras inspecciones y auditorías llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, algunos Estados miembros han adoptado determinadas medidas de ejecución, y han informado de ello a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Grecia revocó el certificado de operador aéreo (en lo sucesivo, «AOC») de Sky Wings el 1 de diciembre de 2012 y España revocó el AOC de Mint Líneas Aéreas el 10 de abril de 2013.
- (10) Además, Suecia señaló a la atención del Comité sus inquietudes acerca de una compañía aérea certificada en Estonia, AS Avies, que registró dos incidentes graves en Suecia en 2013, a saber, una salida de pista de una aeronave, en febrero, y la pérdida temporal de potencia en ambos motores durante el ascenso inicial de otra aeronave, en mayo. Las autoridades competentes de Estonia informaron al Comité de que habían adoptado una serie de medidas, como una intensificación de la vigilancia, la exigencia a la compañía aérea de que adopte un plan de medidas correctoras, y la reconsideración de la aceptación del Director de Seguridad y del Director Responsable.

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

- (11) Las compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo figuran en el anexo A desde marzo de 2006 ⁽¹⁾. A raíz de una iniciativa reciente de las autoridades competentes de la República Democrática del Congo («ANAC») para restablecer consultas activas con la Comisión y la EASA, estas autoridades han aportado las pruebas documentales necesarias para la completa actualización de la lista de compañías aéreas que figuran en el anexo A.
- (12) Las autoridades competentes de la República Democrática del Congo han informado a la Comisión mediante carta de 12 de junio de 2013 que las compañías aéreas Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines y Waltair Aviation han obtenido una licencia de explotación. Como quiera que las autoridades competentes de la República Democrática del Congo no acreditaron la garantía de la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas de conformidad con las normas de seguridad internacionales, sobre la base de los criterios comunes, se considera que todas las compañías incluidas en la lista actualizada deben figurar en el anexo A.
- (13) Las autoridades competentes de la República Democrática del Congo también informó por carta de 12 de junio de 2013 que las compañías aéreas Bravo Air Congo, Entre-

prise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter y Zaabu International, que figuraban en el anexo A, no tienen licencia de explotación. Por consiguiente, se considera que esas compañías aéreas deben eliminarse del anexo A.

- (14) Las autoridades competentes de la República Democrática del Congo explicaron asimismo que, de acuerdo con el marco normativo de su país, para realizar operaciones de transporte aéreo es preciso disponer tanto de una licencia de explotación como de un AOC, y que, hasta la fecha, ninguno de los operadores existentes cumple ambos requisitos. Entre tanto, en abril de 2013 se ha iniciado el proceso de certificación de cinco fases de la OACI para cinco operadores (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB y Kinavia), que se espera que esté finalizado a finales de septiembre de 2013. Al término de este proceso de concesión de certificado, la ANAC facilitará una lista con todos los operadores aéreos debidamente certificados y en posesión de una AOC válida.
- (15) La Comisión tomó del compromiso de las autoridades competentes de la República Democrática del Congo, en particular del Ministerio de Transporte, y las alienta a proseguir sus esfuerzos para establecer un sistema de supervisión de la aviación civil que cumpla las normas de seguridad internacionales, manteniendo el compromiso de seguir desarrollando el diálogo activo reanudado en fecha reciente.

Compañías aéreas de la República de Guinea

- (16) En diciembre de 2012, a raíz de las deficiencias de seguridad detectadas por la OACI durante la auditoría que llevó a cabo en abril de 2012 y que revelaron un problema de seguridad significativo en relación con la certificación de los operadores aéreos, se iniciaron consultas oficiales con las autoridades competentes de la República de Guinea.
- (17) Como resultado de la presentación de un plan de medidas correctoras y su posterior aceptación y validación por parte de la OACI, dicha organización anunció el 29 de mayo de 2013 que consideraba que los importantes problemas de seguridad habían sido resueltos.
- (18) En enero de 2013 se celebró una reunión de consulta en Bruselas entre la Comisión, asistida por la EASA, y las autoridades competentes de la República de Guinea. Durante esa reunión, las autoridades competentes de la República de Guinea ofrecieron un resumen completo de las últimas novedades en relación con la implementación del plan de medidas correctivas presentado a la OACI en diciembre de 2012.
- (19) Según las autoridades competentes de la República de Guinea, las compañías aéreas Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée y Konair están en proceso de nueva certificación. Ninguna de ellas vuela al espacio aéreo de la Unión. Esas autoridades comunicaron asimismo que se han suspendido los certificados de operador aéreo de las compañías GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines y Sky Star Air.

⁽¹⁾ Considerandos (60) a (64) del Reglamento (CE) n.º 474/2006 de 22 de marzo de 2006, DO L 84 de 23.3.2006, p. 18.

- (20) Las autoridades competentes de la República de Guinea convinieron en mantener informada a la Comisión sobre cualquier novedad significativa en relación con la implementación de las normas de la OACI, lo que permitirán hacer un seguimiento periódico de la situación.
- (21) En la eventualidad de una información relevante en materia de seguridad que indique la existencia de riesgos inminentes para la seguridad como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión se verá obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.
- Compañías aéreas de Indonesia**
- (22) Prosiguen las consultas con las autoridades competentes de Indonesia («DGCA») con vistas a hacer un seguimiento de los avances registrados por la DGCA para garantizar que la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Indonesia está en conformidad con las normas de seguridad internacionales.
- (23) Con posterioridad a la videoconferencia celebrada entre la Comisión, la EASA y la DGCA el 18 de octubre de 2012, la DGCA continuó trabajando para mejorar el sistema de supervisión de la seguridad de la aviación y para abordar los problemas señalados por la *Federal Aviation Administration* («FAA») norteamericana durante su visita de evaluación técnica, que tuvo lugar en septiembre de 2012. Tras la publicación oficial del informe de la FAA, la DGCA se reunió con la FAA y aceptó un Plan de Medidas Correctivas («CAP»).
- (24) En abril de 2013, la DGCA facilitó a la Comisión un ejemplar detallado del Plan de Medidas Correctivas que indicaba los progresos realizados y comunicó que se había establecido un sistema de formación de inspectores, que se habían revisado las normas de seguridad de la aviación, que se habían aprobado las instrucciones para el personal de inspección para las operaciones de largo radio de las aeronaves bimotor («ETOPS») y de navegación basada en el rendimiento/rendimientos requeridos de navegación («PBN/RNP») y que se habían redactado las correspondientes a operaciones en todo tipo de condiciones meteorológicas («AWOPS»).
- (25) La DGCA confirmó que la certificación de las aeronaves, rutas, instalaciones, asistencia en tierra, mantenimiento, manuales y tripulaciones de Citilink Indonesia administrativamente estaba todavía en manos de la dirección de Garuda Indonesia.
- (26) La DGCA facilitó asimismo información actualizada sobre determinadas compañías aéreas bajo su supervisión. Comunicaron que se había concedido el certificado de operador aéreo (AOC) a dos nuevas compañías aéreas, a saber, Martabuana Abadion el 18 de octubre de 2012 y Komala Indonesia el 8 de enero de 2013, y que se había vuelto a certificar a Intan Angkasa Air Services. No obstante, la DGCA no acreditó la garantía de la supervisión de la seguridad de dichas compañías aéreas de conformidad con las normas de seguridad internacionales, por lo que, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías deben figurar en el anexo A.
- (27) Además, la DGCA comunicó que el AOC de Sebang Merauke Air Charter había sido temporalmente suspendido el 18 de septiembre de 2012.
- (28) La DGCA comunicó y presentó pruebas de que el AOC de Metro Batavia había sido revocado el 14 de febrero de 2013. Por consiguiente, Metro Batavia debe eliminarse del anexo A.
- (29) El 25 de junio de 2013, la DGCA declaró ante el Comité de Seguridad Aérea. Además de presentar ante el Comité un resumen sobre la información facilitada a la Comisión en abril de 2013, la DGCA confirmó que cualquier titular de AOC que desee ampliar su flota precisa de la aprobación de la DGCA y que, en ocasiones, dicha autorización ha sido denegada. Sin embargo, la DGCA no intervino en los planes de expansión de Lion Air porque consideraron que contaban con los recursos y controles adecuados. En relación con el accidente de un Boeing B737-800 de Lion Air, acaecido el 13 de abril de 2013, la DGCA informó de que se había publicado el informe provisional del accidente. El informe hacía tres recomendaciones relativas a descensos por debajo de los mínimos, procedimientos relativos a la cesión del control y la formación correspondiente. La DGCA explicaba las medidas que habían adoptado para resolver las cuestiones relativas al accidente, entre otras la realización de una auditoría de seguridad de Lion Air y la garantía de que la compañía aérea había adoptado medidas correctivas como resultado del informe preliminar.
- (30) Lion Air asistió a la audiencia y respondió a las preguntas que le formularon la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea. Lion Air declaró que su compañía era capaz de obtener recursos adecuados para gestionar la continua expansión de su flota, pero que aceptaban comandantes y copilotos para tripular sus aeronaves con los requisitos mínimos para la concesión de la licencia, y no exigían experiencia adicional. En relación con el accidente, la compañía declaró que estaban implementando las recomendaciones del informe provisional del accidente, aunque estaban a la espera del informe final para determinar las causas primeras del accidente. Lion Air afirmó que realizaban acciones de promoción de la seguridad y utilizaban datos extraídos de su programa de garantía de la calidad de las operaciones de vuelo («FOQA») para determinar los riesgos. La compañía declaró que todavía no había obtenido el registro de la Auditoría de Seguridad Operacional («IOSA») de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional («IATA»).
- (31) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea tomaron nota de los firmes avances registrados por la DGCA y del plan para invitar a la FAA a realizar una auditoría de la IASA en agosto de 2013. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea continúan animando a la DGCA a proseguir en sus esfuerzos para lograr el objetivo de establecer un sistema de aviación que cumpla plenamente las normas de la OACI.
- (32) Por lo que respecta a Lion Air, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea constataron con preocupación el bajo nivel de experiencia de los pilotos contratados y empleados por dicha compañía aérea y las respuestas a las cuestiones relativas a la gestión de la seguridad de la aerolínea y en consecuencia seguirán vigilando muy de cerca los resultados en materia de seguridad de esta compañía aérea.

Compañías aéreas de Kazajstán

- (33) Han continuado las consultas con las autoridades competentes de Kazajstán con vistas a hacer un seguimiento de los avances registrados por dichas autoridades para garantizar la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Kazajstán de conformidad con las normas de seguridad internacionales.
- (34) Air Astana facilitó información sobre su rendimiento en materia de seguridad, así como sobre los cambios habidos en su flota, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 1146/2012, mediante cartas con fecha 23 de noviembre de 2012, 30 de enero de 2013, 14 de marzo de 2013, 29 de marzo de 2013 y 13 de mayo de 2013, dirigidas a la Comisión. También presentó una copia de su nuevo certificado de operador aéreo y sus nuevas especificaciones de explotación, emitidas el 22 de abril de 2013. Como consecuencia de la evolución de su flota, las aeronaves Fokker 50 ya no figuran en sus especificaciones de explotación. Por ello, procede modificar el anexo B del presente Reglamento en consecuencia.
- (35) El 12 de junio de 2013, la Comisión, asistida por la EASA, celebró consultas técnicas con las autoridades competentes de Kazajstán y un representante de Air Astana. Durante dicha reunión, las autoridades competentes de Kazajstán comunicaron que están avanzando en una ambiciosa reforma del sector de la aviación, destinada a alinear el marco legislativo y regulatorio de la aviación kazaja con las normas internacionales en materia de seguridad.
- (36) Durante la reunión Air Astana ofreció más información sobre los cambios previstos en su flota para el periodo 2012-2014. En particular, Air Astana informó de que se habían retirado varias aeronaves de las flotas de las series Boeing B767 y B757, y Airbus A320 ya mencionadas en el anexo B del presente Reglamento, y de que se están dando de alta nuevas aeronaves en las mismas flotas. Todas las aeronaves recién adquiridas se matricularán en Aruba. Tanto las autoridades competentes de Kazajstán como Air Astana se comprometieron a informar a la Comisión cuando una nueva aeronave aparezca especificada en el certificado de operador aéreo de Air Astana.
- (37) Además, los Estados miembros y la EASA confirmaron que no se detectaron problemas específicos en relación con Air Astana en las inspecciones en pista realizadas en los aeropuertos de la Unión en el marco del programa SAFA.
- (38) Los Estados miembros comprobarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de Air Astana, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 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) n° 2111/2005.

- (39) La Comisión sigue apoyando la reforma ambiciosa del sistema de aviación civil emprendida por las autoridades de Kazajstán y las invita a proseguir con determinación sus esfuerzos hacia el establecimiento de un sistema de supervisión de la aviación civil que cumpla las normas de seguridad internacionales. A tal fin, se alienta a dichas autoridades a proseguir la aplicación del plan de medidas correctivas acordado con la OACI, dando prioridad a los dos problemas de seguridad importantes que siguen pendientes y a la nueva certificación de todos los operadores que estén bajo su responsabilidad. Una vez que los problemas de seguridad importantes pendientes hayan sido archivados a satisfacción de la OACI, y que esté suficientemente documentada la implementación de las normas de la OACI, la Comisión estaría dispuesta a organizar, con la asistencia de la EASA y el apoyo de los Estados miembros, una evaluación *in situ* para comprobar los avances registrados y preparar una revisión del caso ante el Comité de Seguridad Aérea.

Compañías aéreas de Kirguistán

- (40) La Comisión prosigue sus consultas con las autoridades competentes de Kirguistán con vistas a resolver los riesgos de seguridad que han provocado las restricciones de funcionamiento a todas las compañías aéreas kirguisas, incluidas las capacidades estatales de supervisión de la seguridad de Kirguistán en los ámbitos de la explotación y el mantenimiento de las aeronaves. En particular, la Comisión pretende garantizar que se realicen avances en relación con algunas de las deficiencias detectadas en la auditoría del programa USOAP de la OACI efectuada en 2009 que puedan tener repercusiones sobre la seguridad de la aviación internacional.
- (41) El 23 de mayo de 2013, la Comisión, asistida por la EASA, celebró consultas técnicas con las autoridades competentes de Kirguistán con el objetivo de determinar las eventuales compañías aéreas cuya certificación y supervisión cumplirían las normas de seguridad internacionales y respecto a las cuales podría contemplarse una relajación gradual de las restricciones. En este aspecto, las autoridades competentes kirguisas acordaron colaborar para facilitar información que pudiera ser útil para alcanzar un cierto progreso. Los representantes de Kirguistán también aceptaron presentar un informe actualizado de las medidas correctivas adoptadas para resolver las deficiencias detectadas por la OACI que están pendientes, lo que permitiría revisar el caso.
- (42) Durante la reunión, las autoridades kirguisas confirmaron que el 8 de noviembre de 2012 la compañía Sky Bishkek obtuvo un certificado de operador aéreo. Puesto que las autoridades competentes de Kirguistán no acreditaron la garantía de la supervisión de la seguridad de dicha compañía aérea de conformidad con las normas de seguridad internacionales, sobre la base de los criterios comunes, se considera que la compañía Sky Bishkek debe figurar en el anexo A.
- (43) El Comité de Seguridad Aérea hace un llamamiento a las autoridades competentes del Kirguistán para que aceleren el proceso de aplicación del plan de medidas correctivas acordado con la OACI y para que realicen todos los esfuerzos que estén en su mano para garantizar la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Kirguistán de conformidad con las normas de seguridad internacionales.

- (44) Una vez que la aplicación del plan de medidas correctivas acordado con la OACI y la implementación real de las normas de la OACI estén suficientemente documentadas, la Comisión estaría dispuesta a organizar, con la asistencia de la EASA y el apoyo de los Estados miembros, una evaluación *in situ* para confirmar que las autoridades competentes de Kirguistán son capaces de ejercer sus funciones de supervisión en cumplimiento de las normas internacionales y preparar una revisión del caso ante el Comité de Seguridad Aérea.

Compañías aéreas de Libia

- (45) Prosiguen las consultas con las autoridades competentes de Libia («LYCAA») para confirmar que Libia está progresando en su labor de reformar el sistema de seguridad de la aviación civil y garantizar, en particular, la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Libia en cumplimiento de las normas de seguridad internacionales.
- (46) El 25 de abril de 2013, las LYCAA presentaron un informe sobre las actividades de recertificación de la compañía Lybian Airlines llevadas a cabo. El informe describía un proceso de cinco fases acorde con las recomendaciones de la OACI, pero no proporcionaba ninguna prueba detallada de las actividades de inspección asociadas. La Comisión solicitó mayor información y, el 29 de abril de 2013, las LYCAA entregaron un resumen de las deficiencias detectadas durante las inspecciones junto con las medidas tomadas por Lybian Airlines para solventar las deficiencias en los ámbitos inspeccionados.
- (47) El 4 de junio de 2013 las LYCAA escribieron a la Comisión para informarle de que Lybian Airlines no estarían listas en este momento para la consideración de un levantamiento de las restricciones, citando un cambio en la gestión de la aerolínea y la consiguiente necesidad de evaluar el impacto de dichos cambios en la seguridad operativa de la compañía aérea.
- (48) El 26 de junio de 2013, el Comité de Seguridad Aérea oyó las declaraciones de las LYCAA. Las LYCAA presentaron ante el Comité las medidas adoptadas hasta la fecha y los avances obtenidos en la nueva certificación de las compañías aéreas libias. Explicaron que no estaban en condiciones de recomendar que se le levantasen las actuales restricciones a ninguna compañía aérea libia. Presentaron calendarios de trabajo relativos a cuándo consideraban que las compañías aéreas habrían finalizado el proceso de certificación. Declararon que el informe del accidente relativo al accidente del Airbus A330 de Afqiyah Airways había sido publicado y que las LYCAA estaban celebrando consultas con la OACI y una serie de autoridades nacionales de aviación para obtener más asistencia técnica.
- (49) Las LYCAA confirmaron explícitamente a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea que mantendrían las restricciones vigentes sobre todas las compañías aéreas hasta que finalicen la plena recertificación de cinco fases y se hayan subsanado todas las deficiencias significativas de-

tectadas, después de lo cual y solo entonces, de acuerdo con la Comisión y tras haberse presentado ante el Comité de Seguridad Aérea, se podría permitir a determinadas compañías aéreas reanudar los vuelos comerciales a la Unión.

- (50) Además, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea recalcaron que, para cada compañía aérea certificada de nuevo, la LYCAA tiene que presentar a la Comisión información detallada sobre ese proceso de nueva certificación y a reunirse con la Comisión y los Estados miembros para debatir en detalle las auditorías pertinentes, las deficiencias, las medidas correctoras adoptadas y las acciones resolutivas, junto con los detalles de los planes de supervisión continua, antes de acordar una reducción de las restricciones. Si esa información no consigue demostrar, a satisfacción de la Comisión y de los Estados miembros, que se ha completado efectivamente el proceso de nueva certificación y se ha establecido una supervisión continua sostenible de conformidad con las normas de la OACI, la Comisión se vería obligada a tomar medidas inmediatas para impedir que las compañías aéreas operen en el espacio aéreo de la Unión, Noruega, Suiza e Islandia.

Air Madagascar

- (51) La compañía aérea Air Madagascar está sujeta a restricciones de explotación y figura en el anexo B con arreglo al Reglamento (UE) n° 390/2011. El 24 de mayo de 2013, la compañía aérea Air Madagascar solicitó añadir la aeronave de tipo Boeing B737 con matrícula 5R-MFL a la lista de aeronaves de tipo Boeing B737 ya mencionadas en el anexo B.
- (52) Air Madagascar declaró y aportó pruebas documentales de que el rendimiento en materia de seguridad de su flota ha mejorado. Las autoridades competentes de Madagascar («ACM») declararon que, en relación con las operaciones llevadas a cabo con la aeronave de tipo Boeing B737, están satisfechas del nivel de cumplimiento de los requisitos de la OACI demostrado por Air Madagascar en la actualidad. Los Estados miembros y la EASA confirmaron que no se detectaron problemas específicos de las inspecciones en pista realizadas en los aeropuertos de la Unión en el marco del programa SAFA.
- (53) Habida cuenta del rendimiento en materia de seguridad de las operaciones realizada por Air Madagascar con la aeronave de tipo Boeing B737 y de conformidad con los criterios comunes, la Comisión, visto el dictamen del Comité de Seguridad Aérea, considera que debe permitirse volar a la Unión a la aeronave de tipo Boeing B737 con matrícula 5R-MFL. Por consiguiente, debe modificarse el anexo B para permitir la explotación de la aeronave de tipo Boeing B737 con matrícula 5R-MFL.
- (54) Los Estados miembros seguirán comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de Air Madagascar, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas de la República Islámica de Mauritania

- (55) Todas las compañías aéreas certificadas en Mauritania fueron eliminadas del anexo A en diciembre de 2012 ⁽¹⁾ a la luz de varios factores: los avances significativos declarados por las autoridades competentes de Mauritania («ANAC») en la rectificación de las deficiencias detectadas por la OACI en el cumplimiento de las normas internacionales, la rectificación de las deficiencias detectadas en la certificación inicial de la compañía aérea Mauritania Airlines International («MAI»), la confirmación de que MAI reanudará los vuelos a la Unión solamente a Las Palmas de Gran Canaria, España, después de febrero de 2013, y el compromiso de la Comisión de llevar a cabo una visita de evaluación *in situ* de la seguridad para confirmar la aplicación satisfactoria de las medidas declaradas por las autoridades competentes de Mauritania y MAI.
- (56) La Comisión efectuó la visita de evaluación *in situ* de la seguridad de la aviación en Mauritania entre el 14 y el 18 de abril de 2013, con la asistencia de la EASA y el apoyo técnico de los Estados miembros.
- (57) Durante la visita, las autoridades competentes de Mauritania presentaron al equipo de evaluación pruebas documentales de su grado elevado de compromiso y capacidad para cumplir las normas de seguridad de la aviación de la OACI y para asumir sus responsabilidades de certificación y supervisión de las compañías aéreas de su competencia de forma sostenible. En particular, el equipo de evaluación consideró que las autoridades competentes de Mauritania demostraron que habían realizado avances en la implementación del plan de medidas correctivas para cumplir las normas de la OACI, que dispone del personal cualificado, las normas y los procedimientos necesarios, que gestiona e implementa un plan de supervisión global y adecuado y que ha implantado un sistema para resolver las deficiencias de seguridad detectadas. Esas conclusiones se sacaron teniendo en cuenta al tamaño limitado y el nivel de actividad actuales del sector del transporte aéreo en Mauritania y la reciente reestructuración de las autoridades competentes del país.
- (58) El equipo de evaluación visitó asimismo la compañía MAI y comprobó la capacidad de la compañía para cumplir las normas de seguridad de la aviación de la OACI en sus operaciones aéreas, especialmente en lo que se refiere a la aeronavegabilidad, la cualificación y la formación, los manuales y procedimientos de seguridad y la resolución de las deficiencias de seguridad detectadas durante los controles internos y externos, tales como las actividades de supervisión efectuadas por las autoridades competentes de Mauritania.
- (59) No obstante, el equipo de evaluación concluyó asimismo que las autoridades competentes de Mauritania y MAI tenían que seguir implementando de forma eficaz determinados requisitos internacionales, en particular en los ámbitos de la formación específica y periódica del personal técnico, la adaptación y actualización de los manuales, procedimientos y listas de control, el seguimiento sistemático y la documentación de todas las actividades de supervisión continua y la mejora del sistema de comunicación y análisis de incidentes. MAI deberá también seguir aplicando su sistema de gestión de la seguridad («SMS») y su análisis de datos de vuelo.
- (60) Las autoridades competentes de Mauritania y MAI fueron escuchados por el Comité de Seguridad Aérea el 26 de junio de 2013. En el transcurso de la reunión, las autoridades competentes de Mauritania y MAI explicaron en detalle los avances realizados para cumplir las recomendaciones formuladas durante la visita *in situ*. Las autoridades competentes de Mauritania informaron sobre las últimas novedades en sus procedimientos, lista de control, plan de formación y supervisión y programa de formación. También aportaron pruebas de los resultados de las inspecciones destinadas a MAI y de una amplia campaña de sensibilización relativa a la información de incidentes e informaron de un mayor acceso a la información técnica de los fabricantes de motores. Las autoridades competentes de Mauritania explicaron que estaban sometiendo a MAI a una supervisión rigurosa, incluidas numerosas inspecciones en pista, y que cuando era necesario se adoptaban firmes medidas de control de la aplicación.
- (61) MAI informó de que había comenzado sus vuelos a Las Palmas de Gran Canaria el 8 de mayo de 2013 y declaró que también se había elaborado un plan de acción destinado a dar cumplimiento a todas las recomendaciones planteadas por el equipo de evaluación. La mayor parte de las medidas del plan ya habían sido realizadas, entre otras la actualización de los manuales, los nuevos procedimientos y la nominación de los titulares de gestión de la calidad y de la seguridad. MAI reconoció que la aplicación del sistema de gestión de la seguridad progresaba adecuadamente pero todavía no era plenamente operativo.
- (62) Las dos primeras inspecciones en pista realizadas por España en aeronaves de MAI, los días 8 y 22 de mayo de 2013, revelaron una serie de deficiencias, en particular relativas a las condiciones de mantenimiento, pero su número y su gravedad habían disminuido durante una tercera inspección en pista realizada el 12 de junio. España confirmó que MAI había enviado información para el cierre de las deficiencias pendientes de resolución, que todavía estaba siendo evaluada por las autoridades españolas.
- (63) El Comité de Seguridad Aérea acogió con agrado las mejoras efectuadas por las autoridades competentes de Mauritania y MAI en la aplicación de las normas de seguridad internacionales y alentó a ambas a continuar en esa senda con decisión. Se pidió a las autoridades competentes de Mauritania y a MAI que informasen regularmente a la Comisión, dos veces al año como mínimo, sobre sus progresos en la implementación de los requisitos de la OACI y en la solución de las recomendaciones aún por resolver, en particular en relación con la comunicación de incidentes y el sistema de análisis, en el caso de las autoridades competentes de Mauritania, y de la implementación del sistema de gestión de la seguridad y el análisis de los datos de vuelo, por lo que

⁽¹⁾ Considerandos (71) a (81) del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1146/2012 de la Comisión, DO L 333 de 5.12.2012, p. 7.

respecta a MAI. Las autoridades competentes de Mauritania se comprometieron a informar a la Comisión en relación con las nuevas aerolíneas comerciales a las que fueran a conceder la certificación.

- (64) Los Estados miembros comprobarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de compañías aéreas con licencia de Mauritania, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012.
- (65) Si los resultados de esos controles en pista, 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) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Mozambique

- (66) Las autoridades competentes de Mozambique (Instituto de Aviación de Mozambique - «IACM») y representantes de la compañía aérea Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) se reunieron con la Comisión y la EASA en Bruselas el 31 de mayo de 2013. El IACM informó presentaron información exhaustiva sobre el actual estado de aplicación de los planes de medidas correctivas presentados a la OACI. LAM informó pormenorizadamente de la situación actual en lo que se refiere a la adopción de las normas internacionales de seguridad en su estructura y operaciones diarias, así como a sus planes de expansión.
- (67) Las autoridades competentes de Mozambique presentaron en detalle la estructura interna y la plantilla de su organización y describieron la escala y la naturaleza de sus actividades. Comentaron asimismo las distintas ramas de sus actividades anteriores y actuales desde una perspectiva temporal y las pusieron en el contexto del Plan de Medidas Correctivas acordado con la OACI. La mayoría de esas medidas tienen un plazo de aplicación que vence a mediados de junio de 2013. El número y volumen de las medidas, así como el escaso plazo para su aplicación, demuestran el firme compromiso de las autoridades, pero su aplicación sostenible podría exigir la revisión del calendario. Las autoridades parecían ser plenamente conscientes de ello y están revisando algunos de plazos del Plan de Medidas Correctivas a fin de presentar una nueva versión a la OACI en breve. Los ámbitos más importantes, que se abordarán ya en 2014 o 2015, se refieren a aspectos específicos de marco jurídico, asuntos organizativos residuales en la estructura interna de la autoridad, y cuestiones relativas a la aeronavegabilidad. Todas las compañías aéreas fueron sometidas al proceso de nueva certificación en cinco fases, y al final del mismo ocho operadores (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A y TTA SARL) recibieron la certificación plena, mientras que cinco compañías (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) tienen sus AOC suspendidos.

- (68) Los representantes de LAM hicieron una exposición detallada de la compañía, incluyendo un esquema de su estructura interna, plantilla, y escala de operaciones, y describieron las actividades de formación, así como las distintas asociaciones operativas en que ha entrado la compañía. La compañía ha establecido asociaciones estratégicas con otras compañías aéreas de Portugal, Kenia, Sudáfrica, Angola, Zambia y Etiopía (Moçambique Expresso MEX es una filial totalmente participada de una compañía de servicios aéreos tributarios), organizaciones de formación (en Sudáfrica y Etiopía) y organizaciones de mantenimiento (en Portugal, Brasil, Sudáfrica y Kenia). Describieron los sistemas internos de gestión de la seguridad junto con las previsiones de despliegue de las próximas fases. La fase I (planificación y organización) se completó casi en su totalidad antes de 2011 (algunas actividades en curso finalizarán en 2014). La fase II (procesos reactivos) se ha implementado en su mayor parte entre 2005 y 2009, con dos procesos que se completarán hacia 2014. Muchas de las acciones correspondientes a la fase III (procesos proactivos y predictivos) están en marcha, con fecha de conclusión prevista para 2014-2015, mientras que tres de los procesos ya se implementaron en 2009. La mayor parte de la fase IV (garantía de la seguridad operativa y mejora permanente) tiene previsto su despliegue en 2014-2015, con un proceso que se completó en 2009.
- (69) Los representantes de LAM también resumieron su estrategia y plan de expansión, incluidas las nuevas rutas y la evolución de la flota.
- (70) El Comité de Seguridad Aérea acogió favorablemente los avances comunicados por las autoridades competentes de Mozambique en la rectificación de las deficiencias detectadas por la OACI y alentó sus esfuerzos para completar su labor de establecimiento de un sistema de aviación plenamente conforme con las normas de la OACI.

Compañías aéreas de Nepal

- (71) De acuerdo con los resultados de una auditoría de la OACI realizada en mayo de 2009, Nepal no cumple efectivamente la mayoría de las normas de seguridad internacionales. Aunque no se detectó ningún problema importante de seguridad, la auditoría reveló que las autoridades competentes de Nepal no eran capaces de garantizar la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales en el ámbito de las operaciones aéreas, aeronavegabilidad e investigación de accidentes, y que se habían detectados deficiencias significativas a nivel de la capacidad del país también en los ámbitos del derecho primario en materia de aviación y de la reglamentación de la aviación civil, la organización de la aviación civil y la concesión de licencias y formación del personal.
- (72) En un periodo de dos años (agosto de 2010 – septiembre de 2012) Nepal registró cinco accidentes con víctimas mortales, incluidos varios ciudadanos de la UE, en que estaban implicadas aeronaves con matrículas nepalesas. Además, hubo tres accidentes más en 2013.

- (73) Las consultas con las autoridades competentes de Nepal se iniciaron en octubre de 2012 sobre la base de las deficiencias relacionadas con la seguridad detectadas en la auditoría efectuada en mayo de 2009 por la OACI en el marco del USOAP y del elevado número de accidentes mortales en un período de tiempo corto. No hay ninguna compañía aérea nepalesa que opere en la Unión.
- (74) En el marco de las consultas, la Comisión recibió documentación de las actividades de supervisión previstas y efectuadas por las autoridades competentes de Nepal en 2012 y 2013. El examen de esta documentación indicó que persistían algunas deficiencias de seguridad y que las actividades de supervisión parecían insuficientes en lo que respecta al control de los riesgos de seguridad detectados.
- (75) La Comisión, asistida por la EASA, celebró consultas técnicas con las autoridades competentes de Nepal («CAAN») en Bruselas el 30 de mayo de 2013. Durante esas consultas las autoridades competentes de Nepal explicaron la situación en profundidad y aportaron información relacionada con el control de los riesgos de seguridad. Las explicaciones ofrecidas por Nepal indicaban que las actividades de supervisión eran más completas de lo que se indicaba en la documentación anteriormente enviada por Nepal. Las CAAN facilitaron información también sobre el curso dado a las recomendaciones emanadas de los informes de investigación de accidentes y de varias iniciativas de seguridad. Dichas iniciativas de seguridad incluyen el establecimiento de objetivos de seguridad y de metas de seguridad. Una aplicación efectiva de todas las iniciativas de seguridad daría lugar a una supervisión mejorada y a un mejor control de los riesgos de seguridad. La información facilitada por las CAAN en la reunión será verificada mediante una revisión de la documentación.
- (76) La compañía SITA Air Plc Ltd también participó en la consulta técnica, en la que informó acerca de sus actividades relativas a la seguridad y de su interacción con las CAAN. SITA Air sufrió un accidente mortal en septiembre de 2012 y explicó las lecciones extraídas del mismo.
- (77) Las CAAN y el sector de la aviación de Nepal tienen que hacer frente aún a varios retos, incluidos factores como la contratación y la conservación de personal competentes en las CAAN y la realización de operaciones aéreas en un entorno de montaña muy difícil. Las CAAN mostraron que están trabajando para resolver estos retos y por ello la Comisión continuará con su seguimiento de la situación en Nepal.
- (78) La OACI efectuará una misión de auditoría *in situ* de la coordinación y validación en Nepal en julio de 2013, por lo que resulta aconsejable esperar los resultados de esa actividad de la OACI antes de completar la evaluación de la situación de la seguridad en Nepal.
- (79) Si los resultados de la auditoría de la OACI, o cualquier otra información sobre seguridad pertinente, indicasen que no se cumplen las normas internacionales de seguridad, la Comisión se vería obligada a actuar de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- Compañías aéreas de Filipinas**
- (80) Prosiguieron las consultas con las autoridades competentes de las Filipinas con objeto de confirmar las medidas correctoras adoptadas por ellas a fin de dar respuesta a las deficiencias de seguridad puestas de relieve por las auditorías efectuadas tanto por la OACI como por la *Federal Aviation Administration* (FAA) norteamericana en 2012 y en 2013.
- (81) Las autoridades competentes de las Filipinas comunicaron que la OACI había efectuado una misión de auditoría de la coordinación y validación en febrero de 2013 y que el 1 de marzo de 2013, la OACI envió un escrito a las autoridades competentes de las Filipinas informándolas de que las medidas correctoras adoptadas por las Filipinas habían planteado y resuelto satisfactoriamente dos problemas de seguridad importantes detectados primeramente durante la auditoría efectuada por la OACI en el marco de la USOAP en octubre de 2009 y, posteriormente, durante la misión de auditoría de coordinación y validación efectuada en octubre de 2012.
- (82) Por consiguiente, el 16 de abril de 2013, la Comisión, asistida por la EASA y por representantes de los Estados miembros, mantuvo una reunión con las autoridades competentes de las Filipinas y con las compañías aéreas Philippine Airlines y Cebu Pacific Airways para examinar los progresos realizados en la resolución de los problemas pendientes detectados por la OACI, por la FAA y por la Unión durante la visita sobre el terreno realizada por la Comisión Europea en octubre de 2010.
- (83) Durante la reunión, las autoridades competentes de las Filipinas confirmaron que habían introducido un proceso de certificación de cinco fases junto con uno de revalidación que estaba en marcha para todas compañías aéreas en actividad. Siete compañías aéreas de gran tamaño y nueve pequeñas habían completado el proceso, incluidas Philippine Airlines (PAL) y Cebu Pacific Air. Las autoridades competentes de las Filipinas expusieron brevemente el doble sistema de supervisión de las compañías aéreas establecido con una Oficina de Gestión de Certificados («CMO») dotada de un equipo de inspección de 24 personas para supervisar exclusivamente a PAL y a Cebu Pacific Air, y con los Departamentos de Operaciones y Aeronavegabilidad para supervisar a las demás compañías aéreas.
- (84) Las autoridades competentes de las Filipinas explicaron asimismo que para resolver el problema de la sostenibilidad del sistema aumentarían los sueldos del personal a fin de atraer a inspectores procedentes del sector. También se habían implementado programas de formación para inspectores. No obstante, las autoridades competentes de las Filipinas no inspeccionaron oficialmente ni los sistemas de gestión de la calidad («QMS») ni los sistemas de gestión de la seguridad («SMS») de las compañías aéreas bajo su supervisión.
- (85) PAL comunicó que disponía de una flota de 44 aeronaves (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319), y que ha pasado pedido de 68 aeronaves más (44 Airbus A321, 20 Airbus A330 y 4 Airbus A340). Sus SMS tenían como objetivo reducir el número de sucesos que tienen un efecto perjudicial sobre las normas de seguridad en un 10 % en relación con el año anterior. Se examinaron los datos del sistema de supervisión de los datos de vuelo («FDM») de entre el 95 y el 100 % de los vuelos, con énfasis en las aproximaciones inestables y en los sucesos detectados por el sistema de alerta de proximidad al suelo («GPWS»). Su sistema de gestión de calidad efectuó 260 inspecciones en 2012 y detectó 94 deficiencias en los procedimientos

de la compañía diferentes de las detectadas por las autoridades competentes de las Filipinas, principalmente en el ámbito de la formación. Cebu Pacific Air informó de que el crecimiento de su flota era del 7 % anual. En 2013 recibirán dos Airbus A330 para iniciar vuelos de larga distancia en junio, y el objetivo es disponer de una flota de 47 aeronaves a finales de 2013. Como resultado de la reunión, la Comisión, asistida por los Estados miembros, realizó una visita *in situ* a las Filipinas entre el 3 y el 7 de junio de 2013.

- (86) Las conclusiones de la visita fueron que las CAAP todavía tienen que adoptar las técnicas modernas de gestión de la seguridad de la aviación, tanto a nivel de las compañías aéreas que supervisa como a nivel interno. En el ámbito de las operaciones, sigue sin prestarse suficiente atención a los factores humanos y a los procesos de gestión de la seguridad.
- (87) Sin embargo, de la visita se desprende que aunque siga habiendo un trabajo considerable por realizar en el seno de las CAAP, el Director General de Aviación Civil está adoptando medidas claras para garantizar que las CAAP sean más eficaces en su labor diaria. Además, se señaló que hay planes en marcha para abordar la cuestión del envejecimiento de los efectivos de inspectores aumentando la remuneración para facilitar la contratación de personal procedente del sector y el uso de expertos externos para reducir el riesgo de lagunas en la supervisión de las compañías aéreas. En resumen: a pesar de las deficiencias sin resolver, sobre todo en los ámbitos de la formación, normalización, gestión de la calidad y sistemas de gestión de la seguridad, la supervisión de las CAAP de todas sus compañías aéreas fue esencialmente satisfactoria.
- (88) En el caso de las compañías aéreas, tanto PAL como Cebu Pacific Air pudieron demostrar que contaban con procesos de gestión de la seguridad eficaces y que eran capaces de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad pertinentes. Sin embargo, en el momento de la visita, Cebu Pacific Air sufrió un accidente que puso en entredicho su control de las operaciones de vuelo. Como consecuencia de ello, Cebu Pacific Air decidió no presentarse a su cita con el Comité de Seguridad Aérea con el fin de centrarse en resolver cualquier problema de seguridad que se detectase en las investigaciones de seguridad que se están llevando a cabo.
- (89) Durante la visita, las CAAP actualizaron la lista de AOC actuales, mostrando que 32 compañías aéreas están en curso de certificación por las CAAP. El anexo A debe actualizarse en consecuencia.
- (90) El 26 de junio de 2013, el Comité de Seguridad Aérea oyó las declaraciones de las CAAP y de PAL. Las CAAP informaron pormenorizadamente sobre las acciones en curso para garantizar la sostenibilidad, incluyendo la solución de los problemas de recursos humanos, la dotación de equipos de TI, la elaboración de un programa estatal de seguridad, la actualización de la legislación y el incremento de la formación, en particular en el ámbito de los SMS.
- (91) PAL, además de abordar los puntos planteados en la reunión del 16 de abril de 2013, informó sobre las

medidas adoptadas para dar solución a las observaciones formuladas durante la visita *in situ*. En términos de planes de expansión, PAL reconoció que uno de los desafíos es disponer de un número adecuado de pilotos, pero señaló también que las nuevas aeronaves sustituirían a aeronaves más antiguas y que por lo tanto el ritmo de expansión sería gestionable.

- (92) Habida cuenta de las actividades de supervisión de la seguridad desarrolladas por las CAAP y la capacidad de PAL para garantizar el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad de la aviación relevantes, sobre la base de los criterios comunes, se considera que la compañía aérea Philippine Airlines debe ser retirada del anexo A.
- (93) Los Estados miembros comprobarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de PAL, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 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) n° 2111/2005.
- (94) Sin embargo, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea consideran alentadoras las medidas adoptadas por las CAAP para resolver los problemas de seguridad pendientes y seguirán vigilando muy de cerca la situación con vistas a realizar nuevas revisiones del caso en futuras reuniones del Comité de Seguridad Aérea.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (95) Las aeronaves explotadas por algunas compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia que vuelan a aeropuertos de la Unión están sujetas a inspecciones en pista prioritarias realizada en el marco del Programa SAFA para verificar su conformidad con las normas de seguridad internacionales. Las autoridades competentes de los Estados miembros y la EASA continúan comunicando a sus homólogas en la Federación de Rusia las deficiencias detectadas y las invitan a tomar medidas para resolver las eventuales faltas de conformidad con las normas de la OACI.
- (96) Mientras tanto, la Comisión prosigue el diálogo sobre asuntos relacionados con la seguridad aérea con las autoridades competentes de la Federación de Rusia, en particular para asegurar que cualesquiera riesgos actuales derivados de un mal rendimiento en materia de seguridad por parte de las compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia sean contenidos adecuadamente.
- (97) El 13 de junio de 2013, la Comisión, asistida por la EASA y algunos Estados miembros, celebró una reunión con los representantes de la Agencia Federal Rusa del Transporte Aéreo («FATA») en la que la FATA les puso al corriente de las medidas adoptadas por la autoridad y por las compañías aéreas afectadas para resolver los problemas detectados durante las inspecciones en pista del

- programa SAFA. La FATA declaró, en particular, que una compañía aérea ha sido sometida a un control especial, mientras que a otra compañía se le ha revocado el AOC.
- (98) En la reunión, la FATA informó acerca de las frecuentes inspecciones a que había sido sometida la compañía Vim Airlines durante la primera mitad de 2013, concluyendo que, según los resultados de la auditoría, las operaciones de dicha compañía presentaban un nivel de seguridad aceptable. En relación con Red Wings, la FATA informó de que a raíz de la suspensión de su AOC en febrero de 2013, esta compañía aérea había pasado por un proceso de reestructuración muy importante. Asimismo, dependiendo del resultado de la inspección de la compañía, en curso en el momento de la reunión, ésta podría volver a ser autorizada a realizar operaciones aéreas comerciales. La Comisión recomendó una verificación minuciosa del grado de preparación de Red Wings para realizar operaciones aéreas comerciales con destino a la UE antes de que dicha autorización vuelva a ser concedida y solicitó información antes de la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.
- (99) Con posterioridad a la reunión, la FATA presentó información adicional. En particular, informó de que Red Wings había vuelto a ser autorizada a realizar operaciones comerciales a partir del 17 de junio de 2013.
- (100) La Comisión, la EASA y los Estados miembros seguirán vigilando muy de cerca los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas, certificadas en la Federación de Rusia, que vuelen con destino a la Unión. La Comisión continuará intercambiando información en materia de seguridad con las autoridades competentes de Rusia con objeto de confirmar que las deficiencias detectadas en las inspecciones en pista SAFA han sido resueltas adecuadamente por las compañías aéreas en cuestión.
- (101) Si los resultados de esas inspecciones en pista, 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) n° 2111/2005.
- ### Sudán
- (102) Continuaron las consultas con la Autoridad de Aviación Civil de Sudán («SCAA») con el objetivo de confirmar que Sudán está avanzando en su labor de reforma de su sistema de seguridad de la aviación civil a fin de resolver los problemas de seguridad detectados por la OACI durante la auditoría realizada en 2006 en el marco del USOAP y durante la auditoría efectuada durante la misión de validación coordinada (ICVM) de diciembre de 2011. Esas auditorías detectaron un problema de seguridad importante relacionado con el proceso de concesión de certificados de operador aéreo.
- (103) El 3 de enero de 2013, la Autoridad de Aviación Civil de Sudán comunicó a la Comisión que la Autoridad de Aviación Civil de Sudán había mejorado sus capacidades de supervisión, incluido el sistema de certificación y supervisión de las compañías aéreas, las organizaciones de mantenimiento y las organizaciones de formación homologadas. Por consiguiente, a raíz de una auditoría durante la misión de validación coordinada (ICVM) de mayo de 2012, la OACI eliminó el problema de seguridad importante.
- (104) Posteriormente, la Comisión, asistida por la EASA, celebró una reunión de consulta con la Autoridad de Aviación Civil de Sudán el 29 de abril de 2013. La Autoridad de Aviación Civil de Sudán comunicó que se había convertido en una organización autónoma con su propio presupuesto, que había introducido mejoras en el sistema de seguridad de la aviación de Sudán gracias al asesoramiento de técnicos externos y que estaba contratando a personal del país y aumentando los sueldos a fin de ser competitiva con el sector. La Autoridad de Aviación Civil de Sudán declaró que en la actualidad solamente seis compañías aéreas están certificadas para operar vuelos internacionales (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways y Tarco Air), mientras que otras siete compañías aéreas se limitan a volar en el territorio nacional. La Autoridad de Aviación Civil de Sudán comunicó los resultados de la misión de validación coordinada de la OACI (ICVM) de mayo de 2012 y señaló que la implementación efectiva de las normas de la OACI en la actualidad es elevada, en particular en lo que se refiere a las operaciones de vuelo y a la aeronavegabilidad.
- (105) La Autoridad de Aviación Civil de Sudán comunicó además que había efectuado una evaluación del riesgo de continuar la explotación de las aeronaves antiguas de fabricación soviética y que, a consecuencia de la misma, el 50 % de esas aeronaves que figuran en el Registro de Sudán están inmovilizadas en tierra.
- (106) El 4 de junio de 2013, la Autoridad de Aviación Civil de Sudán facilitó a la Comisión una copia de su registro de AOC, en la que figuraban 18 compañías aéreas con AOC, seis de los cuales están actualmente suspendidos. También facilitaron información sobre la revocación de los AOC de las compañías Attico Airlines (AOC n° 023); Sudanese States Aviation Company (AOC n° 010); Azza Air Transport (AOC n° 012); Almajarah Aviation (AOC n° 049); Helilift (AOC n° 042); y Feeder Airlines (AOC n° 050). Sobre la base de la información presentada por la Autoridad de Aviación Civil de Sudán, el anexo A debe ser actualizado en consecuencia.
- (107) La Autoridad de Aviación Civil de Sudán declaró ante el Comité de Seguridad Aérea el 25 de junio de 2013. La Autoridad de Aviación Civil de Sudán estaba acompañada por el Director General de la Comisión Árabe de Aviación Civil («ACAC»), quien reconoció que la lista de seguridad de la UE puede actuar como catalizador para que los Estados aborden las cuestiones de seguridad de carácter sistémico, observó las ventajas de la colaboración entre los Estados en un contexto regional e hizo hincapié en el apoyo que la ACAC está brindando en este sentido.
- (108) La Autoridad de Aviación Civil de Sudán, además de los puntos planteados durante la reunión del 29 de abril de 2013, informó al Comité sobre el plan para que el personal de inspección participe en el curso de inspectores de la OACI en julio y agosto de 2013 y la supresión, prevista para julio de 2013, de todas las aeronaves de tipo Tupolev Tu134 y Antonov An12 del registro de aeronaves sudanés. La Autoridad de Aviación Civil de Sudán también informó de que está previsto que todas las compañías aéreas de Sudán cumplan los requisitos de seguridad antes de finales de 2013.

(109) El Comité de Seguridad Aérea se congratuló de los importantes progresos comunicados por la Autoridad de Aviación Civil de Sudán en la rectificación de las deficiencias detectadas por la OACI pero reconoció que todavía quedaba bastante trabajo por hacer antes de llegar a una situación en la que tanto la Autoridad de Aviación Civil de Sudán como las compañías aéreas que dependen de ella estén en condiciones de garantizar el pleno cumplimiento de las normas de la OACI. La Comisión, por lo tanto, seguirá vigilando muy de cerca los avances realizados por la Autoridad de Aviación Civil de Sudán con vistas a realizar nuevas revisiones del caso en futuras reuniones del Comité de Seguridad Aérea.

Conviasa

(110) Una compañía aérea certificada en la República Bolivariana de Venezuela, Conviasa, era objeto de una prohibición de operación desde abril de 2012, atendiendo a los malos resultados obtenidos en las inspecciones SAFA, a los varios accidentes registrados y a la falta de respuesta adecuada a las solicitudes de información presentadas por el Comité de Seguridad Aérea. Posteriormente, la Comisión acordó con las autoridades competentes de Venezuela, el 18 de junio de 2012, una hoja de ruta para resolver las deficiencias detectadas en materia de seguridad y permitir una revisión de la decisión de la Unión.

(111) Las consultas con la autoridad de aviación civil de Venezuela («INAC») prosiguieron en 2013 con el objetivo de confirmar que Venezuela está avanzando en su trabajo para seguir mejorando su supervisión de los operadores aéreos y garantizar que Conviasa continúa trabajando para mejorar sus condiciones de seguridad hasta cumplir plenamente las normas internacionales requeridas.

(112) En mayo de 2013, las autoridades competentes de Venezuela presentaron a la Comisión, a través de las autoridades competentes españolas, una serie de documentos escritos detallando la aplicación de algunas de las medidas de la hoja de ruta acordada en junio de 2012.

(113) Posteriormente, la Comisión, asistida por la EASA, celebró una reunión de consulta con la INAC y Conviasa el 7 de junio de 2013. Conviasa informó detenidamente sobre los esfuerzos realizados para corregir las deficiencias detectadas en ocasión de anteriores inspecciones SAFA, las lecciones aprendidas de los accidentes sufridos y las recomendaciones formuladas, así sobre cómo las modificaciones introducidas después de la última auditoría del INAC, en particular, Conviasa subrayó su sistema de inspecciones pre-vuelo tipo SAFA y de las mejoras introducidas en sus sistemas de gestión de la seguridad, calidad global, mantenimiento y procesos de aeronavegabilidad continua. Conviasa informó también de sus planes de expansión y renovación de la flota para los próximos años, con la retirada progresiva de las antiguas aeronaves de tipo Boeing B737-200 y B737-300 y la aceleración de la introducción ya comenzada de la nueva aeronave de tipo Embraer ERJ 190.

(114) El INAC informó sobre su estructura interna y mecanismos, proporcionó información detallada sobre los procedimientos adoptados para dar respuesta a los resultados

presentados por las compañías aéreas venezolanas en el marco de las auditorías SAFA de la UE, y se extendió sobre la planificación e implementación de sus actividades de supervisión, que pronto incluirán inspecciones en pista a sus compañías aéreas nacionales. El INAC explicó también que, a raíz de la reciente visita de ICVM de la OACI, que tuvo lugar entre el 22 y el 28 de mayo de 2013, Venezuela deberá registrar una mejora del nivel actual del cumplimiento de las normas de la OACI.

(115) El INAC declaró ante el Comité de Seguridad Aérea el 26 de junio de 2013. Informó al Comité sobre los puntos debatidos en la reunión del 7 de junio de 2013.

(116) Conviasa también declaró ante el Comité de Seguridad Aérea el 26 de junio de 2013. Informaron al Comité sobre los puntos abordados en la reunión del 7 de junio de 2013 e hicieron hincapié en que, en caso de que sean autorizados a reanudar las operaciones con destino a la Unión, adoptarán una modalidad mixta de operaciones, combinando las operaciones de sus propios Airbus A340-200 con un arrendamiento con tripulación de un tipo de aeronave equivalente.

(117) Sobre la base de la auditoría realizada por España y de la reciente visita de la OACI, así como de las declaraciones realizadas por el INAC y Conviasa, el Comité de Seguridad Aérea se congratuló de los importantes y numerosos progresos realizados en la rectificación de las deficiencias detectadas por el Comité de Seguridad Aérea en 2012. Así pues, teniendo en cuenta dicho progreso, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Conviasa debe retirarse del anexo A.

(118) Los Estados miembros comprobarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de compañías aéreas con licencia de Venezuela, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012.

(119) Si los resultados de esos controles en pista, o cualquier otra información sobre seguridad pertinente, indicasen que no se cumplen las normas internacionales de seguridad, la Comisión se vería obligada a actuar de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

(120) En lo que se refiere a la actualización de los anexos, el artículo 8, apartado 2, del Reglamento reconoce la necesidad de que se adopten rápidamente las decisiones al respecto, llegado el caso por la vía urgente, habida cuenta de las implicaciones para la seguridad. La experiencia con la actualización de los anexos muestra asimismo que es esencial, para la protección de la información sensible y para la reducción al mínimo de los impactos comerciales, que las decisiones de actualización de la lista se publiquen y entren en vigor inmediatamente después de su adopción.

(121) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consecuencia.

(122) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 474/2006 queda modificado como sigue:

1. El anexo A se sustituye por el anexo A del presente Reglamento.

2. El anexo B se sustituye por el anexo B del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 10 de julio de 2013.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente*

Siim KALLAS
Vicepresidente

ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA DENTRO DE LA UE ⁽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
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	República de Ghana
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 aéreas 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
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	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
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconocido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola

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

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
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 No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Desconocido	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República de Benín
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA No 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
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

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 la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	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)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	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)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministerial (Ordonnance n° 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	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
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	República Democrática del Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	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
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	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
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
TANGO AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antar-benua, 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	Desconocido	República de Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconocido	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconocido	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconocido	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	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 TRANSPORT	121-034	IDA	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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Desconocido	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
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	Desconocido	República de Indonesia
MARTABUANA ABADION	135-049	Desconocido	República de Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconocido	República de Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Desconocido	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
SKY AVIATION	135-044	Desconocido	República de Indonesia
SMAC	135-015	SMC	República de Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República de Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconocido	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	Desconocido	República de Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconocido	República de Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconocido	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 Kazajstán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, en particular:			República de Kazajstán
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	República de Kazajstán
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	República de Kazajstán
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República de Kazajstán
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	República de Kazajstán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	República de Kazajstán
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República de Kazajstán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	República de Kazajstán
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	República de Kazajstán
DETA AIR	AK-0458-12	DET	República de Kazajstán
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	República de Kazajstán
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	República de Kazajstán
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	República de Kazajstán

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
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	República de Kazajstán
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República de Kazajstán
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	República de Kazajstán
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	República de Kazajstán
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	República de Kazajstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República de Kazajstán
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	República de Kazajstán
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	República de Kazajstán
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	República de Kazajstán
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	República de Kazajstán
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	República de Kazajstán
SCAT	AK-0460-12	VSV	República de Kazajstán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República de Kazajstán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
SKY BISHKEK	Desconocido	BIS	República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	República Kirguisa
AIR BISHKEK (ANTIGUAMENTE EASTOK AVIA)	15	EAA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
MANAS AIRWAYS	42	BAM	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
S GROUP AVIATION	6	SGL	República Kirguisa
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Kirguisa
SKY WAY AIR	39	SAB	República Kirguisa
SUPREME AVIATION	40	SGK	República Kirguisa
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 responsables de la supervisión normativa de la República Gabonesa, excepto Gabon Airlines, Afrijet y SN2AG, incluidas en el anexo B, en particular:			República Gabonesa
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República Gabonesa
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	República Gabonesa
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República Gabonesa
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
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Desconocido	República de Mozambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	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
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconocido	República de Mozambique
CR AVIATION	MOZ-14	Desconocido	República de Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Desconocido	República de Mozambique
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Desconocido	República de Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Desconocido	República de Mozambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	República de Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	República de Mozambique
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	República de Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Desconocido	República de Mozambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Desconocido	República de Mozambique
TTA SARL	MOZ-16	Desconocido	República de Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Desconocido	República de Mozambique
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de las Filipinas responsables de la supervisión normativa, excepto Philippine Airlines, en particular:			República de Filipinas
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Desconocido	República de Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	República de Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	República de Filipinas
AIR JUAN AVIATION	2013053	Desconocido	República de Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Desconocido	República de Filipinas
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Desconocido	República de Filipinas
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Desconocido	República de Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconocido	República de Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Desconocido	República de Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	República de Filipinas

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
CM AERO SERVICES	20110401	Desconocido	República de Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Desconocido	República de Filipinas
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconocido	República de Filipinas
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Desconocido	República de Filipinas
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Desconocido	República de Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República de Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconocido	República de Filipinas
LION AIR	2009019	Desconocido	República de Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconocido	República de Filipinas
MAGNUM AIR	2012051	Desconocido	República de Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconocido	República de Filipinas
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Desconocido	República de Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Desconocido	República de Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Desconocido	República de Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Desconocido	República de Filipinas
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Desconocido	República de Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Desconocido	República de Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconocido	República de Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	República de Filipinas
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 CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Santo Tomé y Príncipe

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
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Santo Tomé y Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Santo Tomé y Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Santo Tomé y Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	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	054	AAJ	República de Sudán
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República de Sudán
BADER AIRLINES	035	BDR	República de Sudán
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	República de Sudán
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	República de Sudán
DOVE AIRLINES	052	DOV	República de Sudán
ELIDINER AVIATION	008	Desconocido	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
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	República de Sudán
GREEN FLAG AVIATION	017	Desconocido	República de Sudán
HELEJETIC AIR	057	HJT	República de Sudán
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	República de Sudán
KUSH AVIATION	060	KUH	República de Sudán
MARSLAND COMPANY	040	MSL	República de Sudán
MID AIRLINES	025	NYL	República de Sudán
NOVA AIRLINES	046	NOV	República de Sudán
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	República de Sudán
SUN AIR COMPANY	051	SNR	República de Sudán
TARCO AIRLINES	056	TRQo	República de Sudán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Suazilandia
SWAZILAND AIRLINK	Desconocido	SZL	Suazilandia
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 UE ⁽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	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204	Toda la flota salvo: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSEA	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
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Kazajstán	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 dentro de la flota Boeing B767, según se menciona en el AOC; aeronaves dentro de la flota Boeing B757, según se menciona en el AOC; aeronaves dentro de la flota Airbus A319/320/321, según se menciona en el AOC;	Aruba (Reino de los Países Bajos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	República de Ghana	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo DC8-63F	Toda la flota salvo: 9G-TOP y 9G-RAC	República de Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toda la flota salvo: 3 aeronaves de tipo Boeing B737-300, 2 aeronaves de tipo ATR 72-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-320 y 3 aeronaves de tipo DHC 6-300	Toda la flota salvo: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	La República de Madagascar
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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Boeing B767-200	Toda la flota salvo: TR-LHP	República Gabonesa

⁽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	Estado de matrícula
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: catorce aeronaves de tipo Airbus A300, ocho aeronaves de tipo Airbus A310, una 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
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
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: 5 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-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	República de Angola

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

⁽²⁾ Solo se permite a Air Astana utilizar para su nivel actual de operaciones en la UE los tipos de aeronaves especificados anteriormente, siempre que estén registrados en Aruba y todos los cambios del AOC se presenten a su debido tiempo a la Comisión y a Eurocontrol.

⁽³⁾ Solo se permite a Gabon Airlines utilizar las aeronaves especificadas para su nivel actual de operaciones en la Unión.

⁽⁴⁾ 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) n° 590/2010, DO L 170 de 6.7.2010, p. 15.