

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 368/2014 DE LA COMISIÓN**de 10 de abril de 2014****que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión ⁽³⁾ estableció la lista comunitaria que, según lo previsto en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005, recoge las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión Europea.
- (2) En aplicación del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, algunos Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, la «EASA») pusieron en conocimiento de la Comisión una serie de datos que son pertinentes para la actualización de la lista comunitaria. También algunos terceros países comunicaron información pertinente. Por tanto, sobre la base de dicha información, procede actualizar la lista comunitaria.
- (3) Las compañías aéreas afectadas fueron informadas por la Comisión, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión reglamentaria, de los hechos y argumentos esenciales por los que podría decidirse imponerles una prohibición de explotación dentro de la Unión o modificar las condiciones de esa prohibición en el caso de las compañías ya incluidas en la lista comunitaria.
- (4) La Comisión, además, brindó a todas las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar la documentación que le habían facilitado los Estados miembros, así como de comunicar sus observaciones por escrito y hacer una presentación oral de su posición ante la Comisión y ante el Comité establecido por el Reglamento (CEE) n° 3922/1991 del Consejo (en lo sucesivo, el «Comité de Seguridad Aérea») ⁽⁴⁾.
- (5) El Comité de Seguridad Aérea ha recibido de la Comisión datos actualizados sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n° 2111/2005 y en el de su Reglamento de Ejecución (CE) n° 473/2006 de la Comisión ⁽⁵⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de los Estados de Georgia, la República de Guinea, India, Indonesia, Kazajistán, Líbano, Madagascar, la República Islámica de Mauritania, Mozambique, Nepal, Filipinas, Sudán, el Reino de Suazilandia, Yemen y Zambia. El Comité de Seguridad Aérea ha recibido también de la Comisión datos sobre Afganistán, Irán y Kirguistán, así como información actualizada sobre las consultas técnicas con la Federación de Rusia y sobre el seguimiento de Libia.
- (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 («OACI») en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional («USOAP» en sus siglas inglesas). Se ha invitado también a los Estados miembros a dar prioridad a las inspecciones en rampa de aquellas compañías aéreas cuyas licencias hayan sido expedidas por Estados respecto de los cuales haya detectado la OACI la existencia de problemas de seguridad importantes («SCC» en sus siglas inglesas) o en relación con los cuales haya

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ DO L 143 de 30.4.2004, p. 76.

⁽³⁾ Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 14).

⁽⁴⁾ Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n° 473/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establecen las normas de aplicación de la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

observado la EASA deficiencias significativas en sus sistemas de supervisión de la seguridad. Además de las consultas evacuadas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005, la priorización de las inspecciones en rampa permitirá obtener más información sobre el nivel de seguridad que ofrezcan las compañías aéreas con licencias de esos Estados.

- (7) El Comité de Seguridad Aérea ha oído también las declaraciones de la EASA sobre los resultados del análisis de las inspecciones en rampa que se han realizado en el marco del Programa de evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras («SAFA» en sus siglas inglesas) de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión ⁽¹⁾.
- (8) El Comité de Seguridad Aérea ha oído, asimismo, las declaraciones de la EASA sobre los proyectos de asistencia técnica realizados en Estados a los que afectan las medidas o las tareas de seguimiento enmarcadas en el Reglamento (CE) n° 2111/2005. Dicho Comité ha sido informado de los planes de la EASA y de las peticiones que buscan un aumento de la asistencia técnica y de la cooperación para reforzar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil y contribuir así a corregir las deficiencias contrarias a las normas internacionales aplicables. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral en coordinación con la Comisión y con la EASA. A este respecto, la Comisión hizo hincapié en la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la base de datos 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.
- (9) El Comité de Seguridad Aérea ha oído asimismo una presentación de la OACI sobre la labor de seguimiento del rendimiento en materia de seguridad de sus Estados miembros que está realizando esa organización, en particular a través del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional («USOAP») de la OACI, incluida una demostración de las herramientas de las tecnologías de la información desarrolladas en este marco. Refiriéndose a la Resolución A 38-5 de la Asamblea («Cooperación regional y ayuda para resolver deficiencias de seguridad, el establecimiento de prioridades y la fijación de objetivos mensurables»), la OACI pidió al Comité de Seguridad Aérea que evitase, en la medida de lo posible, el solapamiento de sus actividades con las desarrolladas de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005, y en el marco del Programa USOAP de la OACI, y alentó a continuar la colaboración de forma que, en última instancia, se proceda a una revisión del mandato del Comité de Seguridad Aérea.
- (10) El Comité de Seguridad Aérea ha oído asimismo una presentación de Eurocontrol en la que este organismo proporcionó información actualizada sobre la función de alarma del Programa SAFA. Además de las estadísticas sobre los mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas, Eurocontrol se centró en la importancia de un plan de vuelo presentado correctamente en relación con la alerta del Programa SAFA. Se han adoptado medidas iniciales para mejorar la calidad de la presentación de los planes de vuelo. Con vistas a la mejora continua de la función de notificación y alarma, se están elaborando otras medidas en estrecha cooperación con la Comisión.

Compañías aéreas de la Unión

- (11) Tras el análisis al que ha sometido la EASA la información obtenida de los controles en pista realizados en el marco del SAFA a las aeronaves de algunas compañías aéreas de la Unión, así como la información resultante de las inspecciones de normalización efectuadas por la propia EASA y de otras inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros han adoptado medidas de ejecución y han informado de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Por lo que se refiere a la compañía aérea *Bingo Airways*, Polonia ha informado de que está verificando la aplicación efectiva por la compañía de su plan de medidas correctoras, y de que ha aumentado las inspecciones. Por lo que se refiere a la compañía aérea *Sonnig*, Suiza informó de que había incoado un procedimiento de revocación contra esta compañía, a raíz del cual esta ha renunciado a su certificado de operador aéreo (AOC) y a su licencia de explotación.
- (12) Los Estados miembros han reiterado su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que cualquier información relevante en materia de seguridad indique la existencia de riesgos inminentes por no cumplir alguna compañía aérea de la Unión las normas de seguridad aplicables.

Compañías aéreas de Georgia

- (13) A consecuencia de las deficiencias detectadas por la OACI en Georgia durante la auditoría general del sistema de octubre de 2013, la OACI comunicó a todos los Estados Parte del Convenio de Chicago la existencia de un problema de seguridad importante (SSC) en el sector de las operaciones de aeronaves.

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

- (14) Teniendo en cuenta esta notificación, la Comisión entabló consultas formales con las autoridades competentes de Georgia («GCAA») para solicitar información sobre las acciones que habían adoptado a fin de subsanar las deficiencias de seguridad detectadas por la auditoría de la OACI.
- (15) A tal fin, el 17 de marzo de 2014 se celebró una reunión entre la GCAA, la Comisión y la EASA. La GCAA explicó las causas de los problemas de seguridad importantes (SCC) detectados, así como los detalles del plan de medidas correctoras («CAP») presentado a la OACI. La información presentada durante la reunión puso de manifiesto el firme compromiso de la GCAA para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes de conformidad con las disposiciones del Convenio de Chicago. La GCAA declaró durante la reunión que todas las acciones que formaban parte del plan de medidas correctoras presentado a la OACI se habían completado y que estaban ahora a la espera de que la OACI lleve a cabo una misión de verificación a finales de este año.
- (16) Sobre la base de la información proporcionada por la GCAA, la Comisión no consideró necesario solicitar a estas autoridades que comparecieran ante el Comité de Seguridad Aérea. La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea sobre la implementación del plan de medidas correctoras elaborado por la GCAA.
- (17) Sobre la base de los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005 y a la vista de las actuaciones emprendidas por la GCAA, se considera que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías de Georgia. No obstante, en el caso de que, en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea y sobre la base de la información presentada por la Comisión, se considerasen insatisfactorios los resultados de la implementación del plan de medidas correctoras por parte de la GCAA, la Comisión se vería obligada a tomar nuevas medidas de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de la República de Guinea

- (18) Como se acordó en la reunión de Bruselas de enero de 2013, las autoridades competentes de la República de Guinea («DNAC») han facilitado periódicamente información sobre la implementación en curso del plan de medidas correctoras aprobado por la OACI en diciembre de 2012 y sobre todas las actividades a él asociadas.
- (19) El último informe intermedio, recibido el 27 de febrero de 2014, pasa revista a las actividades y novedades más recientes que han tenido lugar en la aplicación del CAP. La nueva Ley revisada de aviación civil fue adoptada por el Parlamento el 5 de noviembre de 2013 y entró en vigor el 28 de noviembre de 2013. Una serie de proyectos de actos de ejecución se ha remitido al Gobierno para su aprobación. Del 2 al 6 de diciembre de 2013 se llevó a cabo una misión conjunta de la OACI y el Banco Mundial para evaluar la aplicación del CAP y para identificar las necesidades restantes en términos de seguridad y protección. La traducción al francés de los manuales de procedimiento en los ámbitos de las OPS, AIR y AGA está en curso y debería contribuir también a aumentar el nivel de seguridad. Se han efectuado una serie de cursos específicos de formación para los inspectores en los ámbitos de la resolución de problemas de seguridad, la aprobación de especificaciones operacionales de los AOC y los servicios de navegación aérea.
- (20) El CAP ha sido actualizado para reflejar esta evolución y presentado a la OACI mediante la herramienta CMA en línea. Sigue pendiente la validación de esas medidas por parte de la OACI.
- (21) Habiéndose suspendido a finales de marzo de 2013 la totalidad de los AOC previamente existentes, se está sometiendo en estos momentos —con la ayuda y el apoyo de una misión específica CAFAC/BAGASOO y, al tiempo que se imparten cursos de formación de inspectores de la DNAC en el propio puesto de trabajo sobre la totalidad del proceso — a una compañía aérea nacional (*PROBIZ Guinée*, que opera una aeronave de tipo BE90) al proceso íntegro (en cinco fases) de certificación del cumplimiento de las normas de la OACI. El proceso de certificación está a la espera de la aprobación del programa de mantenimiento por la FAA, que es la autoridad del Estado en que esté registrada la aeronave. *PROBIZ Guinée* no opera en la Unión.
- (22) La DNAC había solicitado una ICVM a fin de validar los avances en la implementación del CAP y la OACI proyecta llevar a cabo esa misión en mayo de 2014. Los cambios en la cúpula directiva del Ministerio de Transportes efectuados recientemente han causado un retraso y la ICVM está programada en principio para la segunda mitad del mes de septiembre de 2014.
- (23) Sobre la base de los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la República de Guinea. En caso de que una información relevante en materia de seguridad indique la existencia de riesgos inminentes para esta debido al 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 la India

- (24) La Comisión facilitó detalles al Comité de Seguridad Aérea sobre las novedades en relación con la supervisión de las compañías aéreas certificadas en la India por las autoridades competentes de este país. En este sentido resulta plenamente pertinente la bajada por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de la calificación de la India del nivel de cumplimiento 1 al 2, con fecha de 31 de enero de 2014, como consecuencia de las deficiencias detectadas durante la auditoría efectuada en septiembre de 2013 por la Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional (IASA) de la FAA.
- (25) Anteriormente, el 20 de noviembre de 2013 la Comisión había facilitado al Comité de Seguridad Aérea detalles sobre la capacidad de las autoridades competentes de la India para cumplir sus obligaciones de vigilancia con arreglo a las normas internacionales, incluidas las del Convenio de Chicago. En la información se hacía especial referencia a la misión de validación coordinada (ICVM) de la OACI de diciembre de 2012 y a la ICVM de seguimiento de agosto de 2013. Además, se hizo referencia a la correspondencia que la Comisión había enviado a las autoridades indias con respecto a los problemas de seguridad. A raíz de la ICVM de agosto de 2013, la OACI cerró formalmente los dos casos de problemas de seguridad significativos y comunicó esta circunstancia en la reunión del Comité de Seguridad Aérea de noviembre de 2013. En el informe final publicado del ICVM se ofrecen detalles de las medidas correctoras emprendidas por la Dirección General de Aviación Civil (DGCA) de la India para resolver las cuestiones pendientes.
- (26) Tras el anuncio por la FAA de la bajada de la categoría de cumplimiento de la IASA por parte de la India, el 12 de febrero de 2014 la Comisión se reunió con el Director General de Aviación Civil y expresó su preocupación por la bajada de la calificación. La Comisión pidió a las autoridades indias que explicasen claramente las medidas correctoras que estaban llevando a cabo en relación con la rebaja de la calificación de la IASA de la FAA. Además, durante la reunión se reiteraron las medidas que podrían tener que adoptarse bajo los auspicios del Reglamento (CE) n° 2111/2005.
- (27) Como consecuencia de la reunión anterior de 12 de febrero de 2014, el Director General de Aviación Civil se dirigió por escrito a la Comisión el 17 de febrero de 2014 aportando detalles de las acciones emprendidas por la DGCA en respuesta a la bajada de la calificación. En la información proporcionada se indicaban las medidas adoptadas en relación con la mayoría de las conclusiones y la existencia de un plan de medidas correctoras para resolver los problemas que siguen siendo motivo de preocupación.
- (28) La Comisión escribió el 6 de marzo de 2014 informando a la DGCA india que tenía previsto iniciar consultas oficiales con las autoridades responsables de la supervisión reglamentaria de las compañías aéreas certificadas en la India, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 473/2006 de la Comisión. La carta recordaba la necesidad de un compromiso continuo y solicitaba una reunión técnica para permitir a la Comisión y a los Estados miembros evaluar la situación en mayor profundidad. El 18 de marzo de 2014, la DGCA respondió aceptando la celebración de dicha reunión.
- (29) A la vista de la preparación de la DGAC para dialogar con la Comisión y la evaluación de la información recibida hasta ahora, se ha evaluado, de acuerdo con los criterios comunes, que en esta fase la lista comunitaria de compañías aéreas no debe modificarse para incluir compañías aéreas de la India. La situación se vigilará atentamente y en caso de que los resultados de las inspecciones en rampa o cualquier otra información relevante en materia de seguridad indiquen que no se están cumpliendo las normas de seguridad internacionales, la Comisión se verá obligada a emprender acciones en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005.
- (30) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse los operadores indios en virtud del Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas de Indonesia

- (31) Las consultas con las autoridades competentes de Indonesia (en lo sucesivo, la «DGCA») han continuado a fin de supervisar si ese organismo desempeña mejor la tarea de garantizar que los controles de seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en el país respeten las normas de seguridad internacionales.
- (32) El 14 de enero de 2014, la Comisión solicitó por escrito a la DGCA información actualizada sobre las compañías aéreas bajo su supervisión. En una carta fechada el 10 de febrero de 2014, la DGCA informó a la Comisión de que tres nuevas compañías aéreas habían sido certificadas desde la última actualización: El AOC n° 121-028 había sido expedido a *Sky Aviation* el 25 de octubre de 2013, el AOC n° 121-043 había sido expedido a *Aviastar Mandiri* el 1 de noviembre de 2013 y el AOC n° 121-058 había sido expedido a *NAM Air* el 29 de noviembre de 2013. No obstante, la DGCA no acreditó la garantía de la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas de conformidad con las normas de seguridad internacionales, por lo que, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esas compañías deben figurar en el anexo A.

- (33) En 2012, la DGCA inició correspondencia con la Comisión con el fin de eliminar la compañía *PT. Citilink Indonesia* del anexo A, al igual que se había hecho con su compañía matriz *Garuda Indonesia*. En respuesta al escrito de la Comisión, la solicitud dio lugar a correspondencia primero con *Garuda Indonesia*, y en 2013 con *PT. Citilink Indonesia*. A raíz del envío por parte de *PT. Citilink Indonesia* de información sustancial a la Comisión sobre la certificación de la compañía, el 5 de noviembre se celebró en Bruselas una reunión técnica. A esta reunión asistieron la Comisión, la EASA y los Estados miembros. Al final de esta reunión, se solicitó a *PT. Citilink Indonesia* que facilitase mayor información sobre las actividades de supervisión efectuadas por la DGCA sobre *PT. Citilink Indonesia*. *PT. Citilink Indonesia* remitió esta información el 20 de febrero de 2014.
- (34) En su carta de 10 de febrero de 2014, la DGCA remitió a la Comisión información relacionada con su solicitud de levantar la prohibición de explotación que pesaba sobre *PT. Citilink Indonesia*. En esta carta, la DGCA facilitó datos sobre los recursos y capacidades de *PT. Citilink Indonesia*, así como su historial de seguridad y pruebas de las actividades de supervisión de la seguridad de la compañía efectuadas por la DGCA. Sobre la base de esta documentación, la DGCA declaró que, en su opinión, *PT. Citilink Indonesia* opera en condiciones de seguridad y de conformidad con las normas de seguridad internacionales.
- (35) El 25 de marzo de 2014, el Comité de Seguridad Aérea oyó una presentación efectuada por la DGCA consistente en una actualización en lo que respecta a la legislación y la supervisión, así como la información sobre la supervisión de *PT. Citilink Indonesia*. La presentación efectuada por la DGCA fue seguida de una presentación por *PT. Citilink Indonesia* en la que se expusieron los planes de expansión de la flota y asuntos relacionados con la contratación de pilotos, así como temas de gestión de la seguridad.
- (36) El Comité de Seguridad Aérea preguntó tanto a la DGCA como a *PT. Citilink Indonesia* cuestiones relacionadas con la gestión de la seguridad, incluidos los riesgos y peligros identificados por la compañía aérea. Atendiendo a las respuestas recibidas, el Comité de Seguridad Aérea expresó su inquietud en relación con la forma en que las autoridades, *PT. Citilink Indonesia* y las demás compañías aéreas certificadas en Indonesia controlan los riesgos asociados al ritmo elevado de expansión de esas compañías. El Comité de Seguridad Aérea expresó asimismo sus dudas sobre la capacidad de *PT. Citilink Indonesia* para extraer conclusiones de la información recogida por su sistema de gestión de la seguridad y para tomar las medidas oportunas.
- (37) Teniendo en cuenta la información proporcionada y las preocupaciones manifestadas por lo que respecta a la capacidad de las autoridades competentes de Indonesia (DGCA) y de *PT. Citilink Indonesia* de controlar los riesgos asociados con el crecimiento de la compañía, así como las preocupaciones relativas a la capacidad de la compañía para gestionar la seguridad de conformidad con los criterios comunes, el Comité de Seguridad Aérea no encontró indicios suficientes de que *PT. Citilink Indonesia* sea plenamente conforme con las normas de seguridad internacionales y, por lo tanto, concluyó que no procede suprimir a la citada compañía del anexo A en este momento.
- (38) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea reconocen los esfuerzos efectuados por la DGCA para lograr un sistema de aviación que cumpla plenamente las normas de la OACI. Se tomó nota asimismo de la necesaria transparencia mostrada por la DGCA, así como de su disposición a compartir información.
- (39) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea alientan a la DGCA a que preste especial atención a los retos pendientes que existen en el desarrollo de los sistemas de gestión de la seguridad y a una estrategia adecuada para mitigar los riesgos de la rápida expansión del sector de la aviación en Indonesia.

Compañías aéreas de Kazajistán

- (40) En la reunión del Comité de Seguridad Aérea de noviembre de 2013 se acordó que la Comisión prepararía una revisión de las limitaciones actuales sobre las operaciones de *Air Astana* para la próxima reunión del Comité.
- (41) La Comisión, asistida por la EASA y los Estados miembros, se reunió con funcionarios de la Administración de Kazajistán y representantes de la compañía *Air Astana* el 20 de enero de 2014.
- (42) Como consecuencia de esta reunión, un inspector de seguridad de la autoridad de aviación de Kazajistán, la Comisión de Aviación Civil («CAC») fue asignado específicamente a *Air Astana*. Su nombre y currículum vitae se han notificado a la Comisión. Este inspector se encargará de la supervisión del operador en nombre de la autoridad y mantendrá contactos frecuentes con la dirección del operador y con el personal operacional y técnico a fin de evaluar el funcionamiento de su organización y el rendimiento de su personal durante la realización de operaciones, el mantenimiento y la formación. Las deficiencias observadas por el inspector deberán señalarse inmediatamente al operador. El inspector deberá enviar a la Comisión (directamente o a través de un punto de referencia) un informe sobre sus observaciones al menos dos veces al año, dos meses antes de cada reunión del Comité de Seguridad Aérea o a petición de la Comisión. Como consecuencia de esta reunión, se nombró un punto de referencia en la CAC para facilitar la comunicación sobre asuntos de seguridad entre esta autoridad y la Comisión.

Además, en la misma reunión, la dirección de *Air Astana* aceptó seguir informando a la Comisión como en la actualidad sobre todas las novedades relacionadas con la seguridad en la compañía, incluidas (pero no de forma exclusiva) la renovación de la flota y la creación de nuevas rutas a la UE.

- (43) El 7 de febrero de 2014, la Comisión y la EASA celebraron una segunda reunión con representantes de la CAC (en particular el inspector de seguridad y el punto de referencia) y con representantes de *Air Astana* para tratar en mayor profundidad de asuntos técnicos sobre la base de las respuestas previas facilitadas por la parte kazaja a los cuestionarios de la Comisión. En esta ocasión, se acordó que la CAC presentaría su plan de inspección para el año 2014, los procedimientos internos de inspección y un informe de situación actualizado en relación con los certificados de operador aéreo expedidos en el país. La CAC y *Air Astana* se comprometieron asimismo a adaptar las especificaciones de operaciones con las normas de la OACI, en particular los mínimos de baja visibilidad. Se solicitó a *Air Astana* que proporcionase un análisis global de la ejecución del programa SAFA del operador. Toda la documentación solicitada se transmitió a la Comisión poco después de la reunión.
- (44) El 25 de marzo de 2014, el Comité de Seguridad Aérea oyó las declaraciones de la CAC y de *Air Astana*. Durante la audiencia, CAC facilitó detalles sobre los avances en el ámbito de la legislación sobre aviación, infraestructuras, organización de la CAC y formación de inspectores de seguridad. *Air Astana* dio información actualizada al Comité de Seguridad Aérea sobre su estructura corporativa, la composición de la flota, sus planes de desarrollo del mercado a corto plazo y su sistema de gestión de la seguridad.
- (45) El Comité de Seguridad Aérea tomó nota de que el nivel de seguridad actual de *Air Astana* no causa preocupación con respecto a los tipos de aeronaves que tiene permitido operar en la Unión. La compañía aérea es capaz de adaptarse a los cambios, y existe un sistema que garantiza la seguridad de los vuelos. No obstante, el Comité de Seguridad Aérea toma nota de que las autoridades de aviación kazajas continúan enfrentándose a retos importantes en la aplicación del sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado, en particular en lo que se refiere a la falta de inspectores cualificados, y no puede de momento garantizar la continuidad de la supervisión en el ámbito de las operaciones de vuelo y la aeronavegabilidad. Se insta a las autoridades kazajas a continuar la reforma de su sector de la aviación, y a vigilar el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales.
- (46) De conformidad con los criterios comunes, se considera que el límite al nivel de operaciones impuesto a *Air Astana* en 2009 puede retirarse, mientras que las demás restricciones con arreglo a lo dispuesto en el anexo B se mantienen sin cambios. Sobre la base de los criterios comunes, se considera que todas las demás compañías aéreas con licencia en Kazajistán, deben permanecer en el anexo A.
- (47) La Comisión y la EASA seguirán sometiendo a estrecha vigilancia los niveles de seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, incluida *Air Astana*. Para asegurarse de que estas cumplan de forma efectiva las normas de seguridad aplicables, las autoridades competentes de los Estados miembros darán prioridad en el marco del Reglamento (UE) n° 965/2012 a las inspecciones en rampa de la compañía *Air Astana*.

Compañías aéreas del Líbano

- (48) Continuaron las consultas con las autoridades competentes del Líbano («LCAA») con objeto de confirmar que el Líbano está resolviendo las deficiencias detectadas por la OACI en la ICVM realizada en el Líbano entre el 5 y el 11 de diciembre de 2012. La LCAA ha creado un Plan de Medidas Correctoras (CAP) y está llevando a cabo esas medidas, en particular en relación con los problemas de seguridad importantes («SSC»).
- (49) En noviembre de 2013, la Comisión y la EASA recibieron una primera remesa de documentación de la LCAA que contenía la correspondencia entre la LCAA y la OACI en relación con los SSC en cuestión, la lista de auditorías e inspecciones llevadas a cabo en 2013 en el contexto de los SSC, el plan de auditoría de vigilancia de los operadores aéreos por parte de la LCAA en 2014, y la hoja de ruta de la LCAA relativa al programa estatal de seguridad («SSP») del Líbano. La Comisión y la EASA analizaron la documentación recibida y solicitaron información adicional de la LCAA a fin de examinar en mayor profundidad la correspondencia entre la LCAA y la OACI en relación con los SSC, la capacidad de supervisión de la LCAA y más información sobre la hoja de ruta de la LCAA en relación con el SSP.
- (50) En relación con la correspondencia entre la LCAA y la OACI sobre la resolución de los SSC, la Comisión y la EASA observaron que la OACI pidió a la LCAA que tomara medidas inmediatas en relación con los SSC y que la validación por la OACI del Plan de Medidas Correctoras propuesto por la LCAA no estaba avanzando con diligencia.
- (51) En relación con la documentación adicional solicitada para evaluar la capacidad de supervisión de la LCAA, se recibió y analizó documentación sobre los operadores aéreos *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* e *IBEX Air Charter*. Las deficiencias detectadas por la LCAA en estos operadores aéreos están relacionadas principalmente con sus procedimientos de documentación y registro. No obstante, no parece que la LCAA haya evaluado plenamente otras áreas técnicas específicas, como la formación de los pilotos.

- (52) En relación con la hoja de ruta de la LCAA para el SSP, la LCAA ha presentado, en el marco del proyecto Célula Mediterránea de Seguridad de la Aviación («MASC»), un plan para adoptar una hoja de ruta reglamentaria en los próximos seis meses que incluya la introducción de un SSP. La Comisión y la EASA expresaron su compromiso de vigilar estrechamente la adopción e implementación de la hoja de ruta y de informar al Comité de Seguridad Aérea al respecto.
- (53) Se celebraron nuevas consultas entre la Comisión, Estados miembros, la EASA y la LCAA, incluida una reunión técnica convocada en Bruselas el 27 de febrero de 2014 durante la cual la LCAA aportó información adicional. La LCAA mostró mejoras en su supervisión de los operadores aéreos y se está convirtiendo gradualmente en una organización más independiente y sostenible. Ya ha dado los primeros pasos en la implementación del programa estatal de seguridad («SSP»). La LCAA demostró haber aprovechado la asistencia técnica recibida de la Unión, así como de los Estados miembros, y está buscando maneras de verificar las medidas correctoras adoptadas hasta el momento.
- (54) Sobre la base de la situación descrita en los considerandos 48 a 53, las consultas con las autoridades libanesas deberán proseguir de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 473/2006.
- (55) Se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo las compañías aéreas del Líbano. Si una información relevante en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión se vería obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Libia

- (56) En la actualidad continúan las consultas con las autoridades competentes de Libia (la «LYCAA») para confirmar que el país avanza en la reforma de su sistema de seguridad de la aviación civil y en la garantía de que el control de seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en él cumple las normas de seguridad internacionales.
- (57) En el marco del Programa EUROMED, un equipo de consultores visitó Libia del 2 al 7 de febrero de 2014 con objeto de comunicar a la Comisión sus observaciones sobre la situación de hecho en la LYCAA, así como en las compañías aéreas *Afriqiyah Airways* y *Libyan Airlines*. Las principales observaciones fueron las siguientes: la LYCAA parece contar con buenos recursos humanos y oficinas adecuadas, pero los procesos de trabajo son ineficientes; tanto la legislación primaria como la derivada sobre seguridad de la aviación es muy deficiente y no se dispone de normas de seguridad; no se ha implementado ninguna gestión de la seguridad al nivel de la autoridad competente; la LYCAA depende aparentemente de la ayuda de consultores externos para mejorar su capacidad de obtener resultados aceptables a corto plazo, sin ninguna prueba de sostenibilidad debido a los efectos limitados en su desarrollo de capacidad interna; no estaba claro si todos los operadores estaban sujetos a certificación y supervisión; *Libyan Airlines* había sido recertificada en diciembre de 2013 y, finalmente, los consultores encontraron pruebas de que se llevaba a cabo una gestión adecuada de la seguridad en la organización.
- (58) El 4 de marzo de 2014 tuvo lugar una reunión entre la Comisión, la EASA, los Estados miembros, un representante de la LYCAA y un equipo de la compañía *Afriqiyah Airways*. En esta reunión, *Afriqiyah Airways* presentó nuevos avances con respecto a las recomendaciones de seguridad derivadas de la declaración de accidente después del accidente mortal el 12 de mayo de 2010. Se han emprendido varias iniciativas, pero algunas todavía están en una fase muy temprana. La compañía explicó que había suscrito un contrato con el titular irlandés de un AOC para matricular en Irlanda dos de sus aeronaves Airbus A320 en base a un acuerdo de arrendamiento sin tripulación para seguidamente arrendar los aparatos con tripulación utilizando en parte personal de *Afriqiyah Airways* que solicitaría las validaciones de licencia apropiadas para volar de acuerdo con la normativa de la Unión.
- (59) El 13 de marzo de 2014 tuvo lugar una reunión entre la Comisión, la EASA, los Estados miembros, representantes de la LYCAA y *Libyan Airlines*. En esta reunión, la LYCAA presentó información actualizada sobre sus capacidades de control, sus actividades de supervisión, y sus actividades en relación con la recertificación de compañías aéreas. Además, la LYCAA presentó los avances que ha realizado en lo que se refiere a la gestión de la seguridad. Sobre esta base, al final de la reunión la LYCAA de nuevo se pronunció a favor de la supresión de las restricciones ya que, en su opinión, todas las condiciones acordadas se cumplen. *Libyan Airlines* no hizo una presentación, pero se prestó a responder preguntas relativas a la gestión de la seguridad. Las respuestas dadas, en opinión de la Comisión, indican que en este ámbito deben efectuarse avances.
- (60) En una carta dirigida a la Comisión con fecha de 20 de marzo de 2014, la LYCAA resumió de nuevo las acciones destinadas a crear una Autoridad de conformidad con las normas de seguridad internacionales, así como las medidas adoptadas para levantar las restricciones que actualmente impone a las compañías aéreas libias de acuerdo con la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea.

- (61) No obstante, en la misma carta de 20 de marzo de 2014, la LYCAA confirma que no va a actuar por su propia cuenta en relación con las restricciones operativas en vigor y que «cualquier acción se coordinará con el Comité de Seguridad Aérea».
- (62) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea se felicitaron de los progresos realizados por la LYCAA y declararon que la evolución futura debe asentarse sobre la base establecida por la dirección actual.
- (63) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea observaron que la LYCAA sigue manteniendo las restricciones que impone a petición de la Comisión y del Comité a todas las compañías aéreas libias que vuelan en la Unión.
- (64) Se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión en lo que respecta a las compañías aéreas de Libia. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea declararon no obstante que, antes de que la LYCAA considere la oportunidad de expedir a sus compañías aéreas una autorización para volar a la Unión, será necesario demostrar a satisfacción de la Comisión y del Comité que el proceso de recertificación de esas compañías se ha dado efectivamente por terminado y que se realiza un control continuado y sostenible de las mismas de acuerdo con las normas de la OACI. Con el fin de recibir esa demostración, y a condición de que se ofrezcan las medidas de seguridad adecuadas, el Comité de Seguridad Aérea pidió a la Comisión que efectuase una visita de evaluación *in situ* con un equipo de expertos de la EASA y de los Estados miembros de la UE cuanto antes, preferentemente antes de la próxima reunión del Comité.
- (65) Si una información relevante en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión se vería obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Madagascar

- (66) La compañía aérea *Air Madagascar* está sujeta a restricciones de explotación y figura en el anexo B con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2011 de la Comisión ⁽¹⁾. Las consultas con las autoridades competentes de Madagascar («ACM») y con *Air Madagascar* han proseguido con el fin de obtener información actualizada sobre los avances registrados en la aplicación de las medidas correctoras.
- (67) En respuesta a las repetidas solicitudes de ACM y la compañía aérea *Air Madagascar* de volver a evaluar las restricciones de explotación impuestas por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2011, la Comisión, asistida por la EASA y por expertos de los Estados miembros, realizó una visita de evaluación de la seguridad a Madagascar entre el 10 y el 13 de febrero de 2014. El objeto de la visita era verificar la correcta aplicación de las medidas adoptadas por la ACM y *Air Madagascar* para resolver los problemas de seguridad descritos en el citado Reglamento.
- (68) Durante la visita, la ACM no pudo facilitar al equipo de evaluación pruebas de la eficacia del plan de medidas correctoras y preventivas elaborado e implementado para hacer frente a la falta de una supervisión adecuada en materia de seguridad de las operaciones de *Air Madagascar*. El equipo observó que para el programa de supervisión de las actividades de *Air Madagascar* aprobadas para el año 2013, solo el 60 % de las inspecciones programadas se había realizado en los ámbitos de la concesión de licencias y las operaciones, y menos del 25 % en el de la aeronavegabilidad. El análisis de las inspecciones efectuadas por la ACM también puso de manifiesto que los resultados se dan por concluidos sobre la base de los planes de medidas correctoras y no sobre la base de una verificación de las medidas aplicadas.
- (69) La falta de recursos cualificados adecuados ya fue puesta de manifiesto por la ACM como principal causa de la implementación incorrecta de un programa de supervisión adecuado. Este punto ya se había debatido en el Comité de Seguridad Aérea de noviembre de 2012. En ese momento, tal como se describe en el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1146/2012 de la Comisión ⁽²⁾, la ACM comunicó al Comité de Seguridad Aérea que había celebrado un contrato de dos años para obtener asistencia técnica externa en apoyo de sus obligaciones de supervisión de la seguridad. El equipo observó durante la visita que este contrato fue suspendido 6 meses después de la entrada en vigor del contrato.

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

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 1146/2012 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2012, que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 333 de 5.12.2012, p. 7).

- (70) La aplicación del plan de medidas correctoras y preventivas desarrollado por *Air Madagascar* en respuesta a las restricciones de explotación impuestas por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2011, fue evaluada por el equipo cuando visitó la compañía aérea. El equipo recibió pruebas de la introducción de mejoras por la compañía aérea en los sistemas de gestión de la aeronavegabilidad de las aeronaves, la documentación y el control de la calidad. La compañía aérea determinó que esos sistemas de gestión eran los más deficientes, tal como había puesto de manifiesto el análisis de las causas principales de los resultados del programa SAFA.
- (71) La evaluación realizada por el equipo de inspección no reveló ninguno de los principales resultados en los ámbitos de las operaciones y de la concesión de licencias, mientras que surgieron interrogantes en el ámbito de la aeronavegabilidad, lo que demuestra que sigue siendo necesario introducir mejoras en los procesos implantados por la compañía aérea. Además, el número y la naturaleza de las recomendaciones que el equipo tuvo que aportar a *Air Madagascar* puso de manifiesto la dependencia de la compañía aérea de los resultados de las actividades de supervisión por terceros para la mejora continua de sus sistemas de seguridad.
- (72) Con el fin de abordar los problemas detectados durante la visita de evaluación de la seguridad de la UE, la ACM y *Air Madagascar* elaboraron dos planes diferentes de medidas correctoras y preventivas.
- (73) A raíz de la solicitud presentada por la ACM y *Air Madagascar* para la reevaluación de las restricciones de explotación impuestas por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2011, la ACM y *Air Madagascar* fueron invitadas a ser escuchadas ante el Comité de Seguridad Aérea. Durante la reunión, la ACM y *Air Madagascar* proporcionaron detalles sobre el plan de medidas correctoras elaborado para subsanar las deficiencias detectadas durante la visita *in situ*. La ACM también declaró que las operaciones de vuelo de todas las compañías aéreas certificadas en Madagascar — a excepción de *Air Madagascar* — son sólo de ámbito nacional. Además, la única excepción a esta norma es el caso de vuelos de evacuación médica. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea hicieron hincapié en que la Comisión debe ser informada de cualquier cambio de esta política.
- (74) Aunque el Comité de Seguridad Aérea reconoció las mejoras conseguidas por la ACM y *Air Madagascar* en la aplicación de las normas de seguridad internacionales, hubo que concluir, basándose en el informe de la visita de evaluación de la seguridad de la UE y la información presentada por la ACM y *Air Madagascar* durante la audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea, que siguen siendo necesarias nuevas mejoras, en especial por parte de la ACM en lo que respecta a sus actividades de supervisión. Por lo tanto, de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera que *Air Madagascar* debe permanecer en el anexo B.
- (75) Los Estados miembros comprobarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa de las aeronaves de *Air Madagascar*, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas de la República Islámica de Mauritania

- (76) En aplicación del Reglamento (UE) n° 965/2012, los Estados miembros han investigado mediante inspecciones en rampa si las aeronaves de las compañías aéreas con licencia de Mauritania cumplen o no las normas de seguridad pertinentes. El análisis del SAFA más reciente de la EASA muestra que se efectuaron tres inspecciones en tres aeronaves del operador aéreo *Mauritania Airlines International* («MAI»). A pesar de que el análisis de las deficiencias detectadas durante esas inspecciones SAFA muestran una ligera mejora, la EASA recomendó que los Estados participantes sigan centrando sus inspecciones en este operador. Las últimas inspecciones ponen de manifiesto una tendencia irregular con una serie de resultados, incluso de categoría 3 (nivel de conclusión SAFA que puede tener una influencia importante en la seguridad).
- (77) La Comisión y la EASA habían solicitado información adicional, en particular informes periódicos sobre la seguridad, de las autoridades nacionales de Mauritania («ANAC») y de *Mauritania Airlines International* en relación con el seguimiento de la seguridad. *Mauritania Airlines International* ha enviado finalmente información preliminar sobre la implementación y funcionamiento de su sistema de gestión de la seguridad.
- (78) El Comité de Seguridad Aérea señaló que la ANAC y *Mauritania Airlines International* deben continuar mejorando la situación, especialmente en lo que se refiere a la transmisión de información sobre la seguridad a la Comisión. La Comisión expresó asimismo su compromiso de pedir a una y otra informes periódicos de los avances que registren y de reiterar a Mauritania la importancia de los compromisos que ha contraído en relación con su plan de medidas correctoras y con la necesidad de someter a un análisis las causas últimas de sus problemas.
- (79) De conformidad con los criterios comunes, considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión en lo que respecta a las compañías aéreas de la República Islámica de Mauritania. Si los resultados de las futuras inspecciones en rampa del Programa SAFA o cualquier otra información pertinente indicasen una degradación de los niveles de seguridad por debajo de lo tolerable, la Comisión se vería obligada a tomar las medidas que sean oportunas de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Mozambique

- (80) Las autoridades competentes de Mozambique (el «IACM») han comunicado que ya se halla en aplicación el plan de medidas correctoras que presentaron a la OACI y que fue aprobado por ella. El informe de situación más reciente, recibido por la Comisión y la AESA durante una teleconferencia el 26 de febrero de 2014, y apoyado con la presentación de una serie de documentos justificantes el 13 de marzo de 2014, indica que el IACM ha continuado trabajando en la actualización del marco jurídico para reforzar los requisitos obligatorios y voluntarios de notificación de sucesos, la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves, la interceptación de aeronaves y el establecimiento de un programa de seguridad estatal. La separación entre los reguladores y los prestadores de servicios se está llevando a cabo actualmente con la transferencia de las actividades de información aeronáutica de la IACM al actual proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) Aeroportos de Moçambique. Continúa la contratación y la formación del personal, con el fin de reforzar la capacidad de supervisión, principalmente en los ámbitos de las operaciones y la concesión de licencias, navegación y aeródromos, aeronavegabilidad, reglamentación y control de la observancia, acuerdos de transporte aéreo, gestión del tránsito aéreo y comunicaciones, navegación y vigilancia. La revalidación de las licencias de todo el personal de servicios de tráfico aéreo está en marcha y finalizará en junio de 2014. El proceso de certificación del aeropuerto de Maputo comenzará en 2014 y será seguida por el de otros tres aeropuertos que presten servicios de tráfico internacional. La certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) se inició en septiembre de 2014 y se basará en la actualización de los reglamentos en vigor a finales de marzo de 2014.
- (81) El IACM ha continuado abordando los diversos resultados pendientes del USOAP en términos de las preguntas del protocolo asociado y la mayoría de los reglamentos y procedimientos obligatorios en apoyo de las respuestas han elaborados y cargados mediante la herramienta en línea (CMA) de la OACI. Sigue pendiente la validación de esas medidas por parte de la OACI.
- (82) El presupuesto del IACM para 2014 se ha incrementado en casi un 20 %, reflejando el permanente apoyo político y el compromiso de reforzar su capacidad y eficacia.
- (83) El operador aéreo *Linhas Aéreas de Moçambique* («LAM») sufrió un accidente el 29 de noviembre de 2013. Uno de los Embraer ERJ-190 del operador que efectuaba un vuelo de Maputo a Luanda se estrelló en Namibia, pereciendo todas las personas a bordo (28 pasajeros -incluidos seis nacionales de la UE- y los seis miembros de la tripulación). La Comisión de investigación de accidentes de Namibia publicó su informe preliminar de la investigación del accidente el 9 de enero de 2014 y sus conclusiones preliminares apuntan hacia un acto intencionado del comandante. El informe definitivo de investigación del accidente se espera para finales de 2014.
- (84) El IACM ha notificado, asimismo, que la compañía aérea *Linhas Aéreas de Moçambique* (LAM) ha continuado la implementación de las fases avanzadas (principalmente la III) de su sistema de gestión de la seguridad («SMS»). Como primera reacción al accidente, LAM ha reforzado los procedimientos operativos para garantizar que haya dos miembros de la tripulación en la cabina de vuelo en todo momento y en todas las fases del vuelo.
- (85) La IACM ha solicitado una ICVM para poder validar sus avances en la aplicación del plan de medidas correctoras (CAP), misión que la OACI prevé poder realizar en otoño de 2014.
- (86) El IACM informó también de que ha continuado el proceso de nueva certificación de las compañías aéreas en el pleno cumplimiento de las SARP de la OACI y, hasta ahora, 13 compañías aéreas (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Cropsprayers, CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-Safari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* y *OHI-Omni Helicópteros International Lda*) han sido recertificadas con arreglo a la lista proporcionada por la IACM. No obstante, la IACM no acreditó la garantía de la supervisión de la seguridad de esas 13 compañías aéreas de conformidad con las normas de seguridad internacionales, por lo que, sobre la base de los criterios comunes, se considera que deben figurar todas en el anexo A.
- (87) Debido a los insuficientes avances en su proceso de recertificación, el IACM ha suspendido los AOC de tres compañías aéreas (*Emilio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* y *Unique Air Charter Lda*) e inmovilizado sus flotas respectivas. No obstante, el IACM no acreditó la garantía de la supervisión de la seguridad de esas 13 compañías aéreas de conformidad con las normas de seguridad internacionales, por lo que, sobre la base de los criterios comunes, se considera que deben figurar todas en el anexo A.
- (88) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea se han felicitado de los avances comunicados por las autoridades competentes de Mozambique (IACM) en la corrección de las deficiencias detectadas por la OACI y han animado a dichas autoridades a proseguir sus esfuerzos por el establecimiento de un sistema de aviación que cumpla

plenamente con las normas de esa Organización. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea han reconocido y aplaudido también las mejoras notificadas por la compañía LAM en su esfuerzo continuado por hacer suyas las normas de seguridad internacionales. Reconociendo los importantes progresos ya realizados, y los nuevos avances esperados, está prevista una posible misión de evaluación de la seguridad de la UE en el cuarto trimestre de 2014.

Compañías aéreas de Nepal

- (89) A raíz de la adopción del Reglamento de Ejecución (UE) n° 1264/2013 de la Comisión ⁽¹⁾, todas las compañías aéreas certificadas en Nepal se incluyeron en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.
- (90) La Comisión, asistida por expertos de la EASA y de los Estados miembros, efectuó una visita a Nepal entre el 3 y el 8 de febrero de 2014 para evaluar en mayor profundidad las capacidades de la autoridad competente de Nepal (CAAN) y de una serie de compañías aéreas nepalíes con vistas a determinar el posible levantamiento de algunas restricciones relativas a la prohibición de explotación. Las compañías aéreas evaluadas fueron *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* y *Sita Air*.
- (91) La Comisión presentó el informe de la visita de evaluación al Comité de Seguridad Aérea. Las principales conclusiones sobre la evaluación de las compañías aéreas fueron que *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* y *Yeti Airlines* pudieron demostrar una buena comprensión de los problemas de gestión de la seguridad y aportaron pruebas de su cumplimiento de las normas nacionales de seguridad, mientras que *Sita Air* no pudo demostrar su capacidad de operar en condiciones de seguridad ni la aeronavegabilidad completa y continuada de las aeronaves que explota. Además, el operador no implementó la totalidad de las recomendaciones de seguridad dictadas a raíz del accidente mortal de 2013 ya que no utilizaba un simulador en ninguna parte de su programa de formación.
- (92) En relación con *Nepal Airlines Corporation*, el Comité de Seguridad Aérea señaló que, si bien la compañía disponía del marco básico para la gestión de la seguridad, eran necesarios métodos más eficaces de fomento de la seguridad, un mejor sistema de presentación de informes y de análisis, así como objetivos de rendimiento en materia de seguridad para alcanzar y cuantificar el nivel aceptable de seguridad prometido por el operador en su política de seguridad. El Comité de Seguridad Aérea señaló asimismo los ambiciosos planes de expansión de *Nepal Airlines Corporation*, que incluían la incorporación de tres nuevos tipos de aeronave a su flota en un año y declaró que esos planes deben gestionarse adecuadamente para limitar los riesgos para la seguridad.
- (93) Además, el 16 de febrero de 2014, una aeronave de *Nepal Airlines Corporation* sufrió un accidente en el que murieron las 18 personas a bordo, entre las que se contaba un ciudadano de la Unión. La Comisión mandó un escrito a la CAAN el 3 de marzo de 2014 solicitando información sobre el accidente, así como sobre las medidas adoptadas por la CAAN para impedir que vuelva a producirse un accidente similar en el futuro. La CAAN respondió en una carta fechada el 18 de marzo de 2014, explicando las medidas que había adoptado. No obstante, la información no se consideró adecuada porque no permitía a la Comisión evaluar si las medidas tomadas por la CAAN eran pertinentes en relación con la gravedad del accidente.
- (94) Por lo que se refiere a la CAAN, la evaluación puso de manifiesto graves deficiencias, en particular, en materia de concesión de licencias y formación del personal, certificación de las compañías aéreas y supervisión en el ámbito de las operaciones aéreas.
- (95) Además, en el ámbito de la concesión de licencias y la formación de pilotos, se comprobó que las autoridades competentes no seguían los requisitos del anexo 1 de la OACI, en particular en lo que se refiere a la homologación de los organismos de formación, los conocimientos técnicos, la validación de las licencias extranjeras y los simuladores de vuelo para formación. Por consiguiente, no era posible garantizar que los pilotos estuviesen suficientemente cualificados para sus funciones de conformidad con las normas pertinentes de la OACI.
- (96) Debido a estas deficiencias, no podía garantizarse que las compañías aéreas certificadas y en posesión de licencias concedidas por la CAAN cumplieran las normas pertinentes de la OACI.
- (97) La ICVM realizada por la OACI en julio de 2013 reveló la existencia de problemas de seguridad importantes (SSC) relacionados con las operaciones de las aeronaves. El plan de medidas correctoras inicial que la CAAN había presentado a la OACI para corregir esos problemas no se terminó dentro del calendario previsto, y los SSC por tanto quedaron pendientes. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea también señalaron que, según la OACI, persistía una falta significativa de implementación que afectaba a la capacidad del país en los ámbitos de legislación aeronáutica primaria y los reglamentos de aviación civil, la organización de la aviación civil y la concesión de licencias y formación del personal.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 1264/2013 de la Comisión, de 3 de diciembre 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 (DO L 326 de 6.12.2013, p. 7).

- (98) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea reconocieron que la CAAN había logrado algunos avances desde la auditoría de la OACI de 2009 y la ICVM posterior de la OACI de 2013 mediante la introducción de enmiendas en la Ley de Aviación, así como de requisitos, manuales y procedimientos nuevos y revisados. No obstante, muchos de estos cambios eran incompletos y quedaban por implementar de forma sostenible.
- (99) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea reconocieron las dificultades con que se enfrenta la CAAN para realizar progresos sostenibles y alentaron la prestación de asistencia técnica por parte de la Unión y de los Estados miembros. La Comisión reiteró su compromiso de evaluar las posibilidades de ampliar el programa de cooperación técnica ya existente entre la CAAN y la EASA.
- (100) Habida cuenta del informe de la visita de evaluación *in situ* de la UE, de los SSC de la OACI pendientes de resolución y del nuevo accidente mortal ocurrido desde la última actualización, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea concluyeron que las autoridades competentes de Nepal no pueden implementar y hacer cumplir las normas internacionales de seguridad pertinentes de forma suficiente para levantar, en lo que respecta a algunas compañías aéreas, la prohibición de explotación que pesa sobre ellas.
- (101) Se considera por consiguiente que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión en lo que respecta a las compañías aéreas de Nepal.

Compañías aéreas de las Filipinas

- (102) La Comisión invitó a representantes de la Autoridad de Aviación Civil de las Filipinas («CAAP») y de la compañía *Cebu Pacific Air* a una reunión técnica celebrada el 28 de enero de 2014 para tratar en mayor detalle las medidas de seguridad y otros factores pertinentes en relación con la salida de pista que ocurrió en el Aeropuerto Internacional de Davao el 2 de junio de 2013.
- (103) La Comisión, expertos de la EASA y de los Estados miembros, así como altos representantes de la CAAP y de *Cebu Pacific Air* asistieron a esa reunión.
- (104) La CAAP aportó detalles sobre la supervisión reglamentaria a que se ha sometido *Cebu Pacific Air*, incluido el escrito enviado el 20 de junio de 2013 por la Junta de Supervisión y Regulación de la CAAP al director ejecutivo de *Cebu Pacific Air* con detalles de las medidas correctoras adoptadas por la CAAP a la luz del accidente. Entre las medidas figuraba la obligación por parte de los ejecutivos y los jefes de base responsables de *Cebu Pacific Air* de efectuar una reevaluación con énfasis en la explotación, el sistema de gestión de la seguridad y la cultura corporativa. La CAAP comunicó también que tenía previsto llevar a cabo un muestreo aleatorio de las capacidades de las tripulaciones de vuelo durante situaciones extraordinarias en el simulador de vuelo. Desde la perspectiva organizativa, se recomendó a la compañía aérea adaptar su política de tiempo de escala de las aeronaves de 30 a 45 minutos entre aterrizaje y despegue.
- (105) El 4 de octubre de 2013, *Cebu Pacific Air* respondió a la carta de 20 de junio de 2013 facilitando un resumen de las medidas ya emprendidas. Entre estas figuraba una estructura organizativa revisada de la compañía aérea, formación en el sistema de gestión de la seguridad para todo el personal, la creación de Grupos de Acción de Seguridad («SAG») en todos los departamentos respecto a la gestión de las operaciones y la realización de evaluaciones aleatorias en simulador en el centro de formación de la compañía entre el 3 y el 19 de julio de 2013. La compañía aportó detalles concretos sobre los cambios en la formación, incluido el Programa de entrenamiento de vuelo orientado a la línea («LOFT»), y sobre la circunstancia de que las tripulaciones seguirían formación mejorada en simulador alternando entre LOFT y controles de capacidad. La compañía respondió asimismo a la recomendación organizativa respecto al tiempo de escala de las aeronaves informando que se cambiaría a 45 minutos en los horarios de invierno de 2013.
- (106) Además, la CAAP escribió a todas las compañías aéreas filipinas el 2 de agosto de 2013 en relación con la investigación de seguridad que se estaba efectuando en las aeronaves Airbus 319/320, citando la necesidad de medidas proactivas, incluidos detalles sobre la formación en aproximación sin precisión y de motor y al aire que deben efectuar las compañías aéreas. *Cebu Pacific Air* respondió el 4 de octubre de 2013 exponiendo los cambios efectuados en este aspecto.
- (107) Además, la Oficina de la Junta de Accidentes de Aeronaves e Investigación (AAIIB) de las Filipinas solicitó una investigación del accidente de salida de pista de la compañía *Cebu Pacific Air* en Davao el 2 de junio de 2013. El 13 de diciembre de 2013, el funcionario a cargo de la investigación informó al director de seguridad de *Cebu Pacific Air* que la investigación estaba en curso al tiempo que adjuntaba partes del proyecto de informe final, así como detalles de las conclusiones y recomendaciones dirigidas tanto a la CAAP como a *Cebu Pacific Air*.

- (108) La CAAP ha implementado un programa de vigilancia reforzada de *Cebu Pacific Air*. El programa de inspección anual mínima obligatoria (MRAI) ha aumentado el número de inspecciones de vigilancia programadas para 2013 de 34 a un total de 62 inspecciones.
- (109) En relación con el accidente que se produjo el 2 de junio de 2013, *Cebu Pacific Air* presentó un resumen de las medidas tomadas. Entre las medidas estaban sus respuestas a la CAAP en el curso de su investigación y detalles relativos al control y la supervisión del funcionamiento. La compañía presentó asimismo detalles sobre el análisis de los datos de vuelo (FDA) y su programa de mitigación de salidas de pista. El programa se ha dividido en medidas a corto, medio y largo plazo, uno de cuyos componentes clave es un programa de apoyo de Airbus sobre el que se dan detalles. Por lo que se refiere a este programa de apoyo, se ha efectuado una visita operativa ampliada, que incluyó un FDA, así como observaciones de vuelo y de simulador de vuelo.
- (110) *Cebu Pacific Air* y la CAAP facilitaron asimismo detalles de un programa de mejora de aproximación en navegación de área que está en curso y los cambios de infraestructura y técnicos ya efectuados. Se acordó que el plan a medio plazo consiste en la sustitución de la mayoría de las ayudas de aproximación sin precisión existentes en tierra como uno de los componentes del paquete global de mitigación.
- (111) La CAAP facilitó asimismo detalles sobre la puesta en servicio en *Cebu Pacific Air* del Airbus A330 e indicó que, a consecuencia de la variación asociada del AOC, la compañía aérea estaba obligada a efectuar vuelos de transporte no comerciales en rutas de prueba de 100 horas en Asia antes de poder explotar operaciones comerciales. *Cebu Pacific* no ha recibido la aprobación de la CAAP para operaciones de largo radio de las aeronaves bimotor («ETOPS») a la espera de nuevas evaluaciones y la obtención de experiencia operacional.
- (112) En la reunión técnica de 28 de enero de 2014, en respuesta a preguntas detalladas *Cebu Pacific Air* presentó información sobre su historial de incidentes recientes. Dos de los incidentes comentados fueron una salida de pista de una aeronave de tipo ATR en Davao el 2 de junio de 2013 y de un Airbus 319 en Manila el 13 de junio de 2013. En ambos casos, las aeronaves volvieron a la pista tras la desviación. En su presentación, la CAAP presentó asimismo un resumen de los accidentes e incidentes sufridos por compañías aéreas certificadas en las Filipinas durante el período 2010-2013.
- (113) *Cebu Pacific Air* facilitó asimismo todos los detalles sobre la flota solicitados, así como sus planes de expansión de flota y rutas.
- (114) Durante la reunión de 28 de enero de 2014, tanto la CAAP como *Cebu Pacific Air* dieron información actualizada sobre sus respuestas a las observaciones formuladas durante la visita de verificación efectuada por la UE entre el 3 y el 7 de junio de 2013.
- (115) El 26 de marzo de 2014, la CAAP y *Cebu Pacific Air* comparecieron ante el Comité de Seguridad Aérea. La CAAP facilitó detalles sobre la formación que da a sus inspectores sobre concienciación de la supervisión del Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS). Además, la CAAP comunicó al Comité que había adquirido mediante contratación pública tecnología de la información (TI) para sus sistemas de vigilancia y supervisión. La CAAP facilitó una visión de conjunto en relación con la situación del programa de seguridad estatal (SSP) de las Filipinas. Por lo que se refiere a su papel de supervisión de *Cebu Pacific Air*, a raíz de la reunión técnica de 28 de enero de 2014, la CAAP subrayó que existe un programa de vigilancia reforzada.
- (116) En su comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea el 26 de marzo de 2014, *Cebu Pacific Air* aportó detalles sobre su estructura organizativa actual e informó de que desde enero de 2014 explota 50 aeronaves, incluidos tres Airbus A330. La compañía presentó un extracto de su registro de identificación de peligros y riesgos en el que figuraban detalles de las medidas de mitigación adoptadas y sus objetivos en materia de seguridad para 2014. *Cebu Pacific Air* informó al Comité de Seguridad Aérea de que su porcentaje de recuperación de su análisis de datos de vuelo (FDA) era del 94 %. La compañía aérea presentó un resumen de su evaluación del sistema de evaluación y gestión de la seguridad, así como un análisis detallado que había efectuado de sus datos sobre sus maniobras de motor y al aire y de aproximación no estabilizada. La compañía aérea facilitó asimismo información pormenorizada en cuanto a la cultura de información predominante en *Cebu Pacific Air*, incluido el hecho de que existe un sistema de información confidencial. Además, *Cebu Pacific Air* facilitó detalles sobre su actual programa de gestión de recursos de tripulación (CRM). *Cebu Pacific Air* dio algunos detalles al Comité de Seguridad Aérea sobre los requisitos de experiencia de los pilotos comandantes de la flota de Airbus de la compañía, tanto para vuelos de larga como de corta distancia.
- (117) El Comité de Seguridad Aérea tomó nota de que la compañía *Philippine Airlines* había reanudado sus vuelos a la Unión el 4 de noviembre de 2013 tras su retirada del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006 en julio de 2013. Desde la reanudación de los servicios a la Unión, los informes de las inspecciones en rampa de evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras (SAFA) no indican tendencias negativas que serían motivo de preocupación.

- (118) A la vista de los elementos de prueba presentados en cuanto a la supervisión de *Cebu Pacific Air* por parte de la CAAP y de la capacidad de *Cebu Pacific Air* para cumplir las normas de seguridad de la aviación pertinentes, así como de las declaraciones de la Autoridad y de la compañía aérea en la audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea, de acuerdo con los criterios comunes se consideró que *Cebu Pacific Air* debe quedar exenta de la prohibición de explotación de todas las compañías aéreas matriculadas en las Filipinas, y debe retirarse del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión.
- (119) Los Estados miembros han convenido en verificar el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales por parte de *Philippine Airlines* y *Cebu Pacific Air* dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con lo dispuesto en 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.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (120) La Comisión, la EASA y los Estados miembros han seguido vigilando estrechamente el rendimiento en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia que operan en la Unión, en particular dando prioridad a las inspecciones en rampa de las aeronaves de las compañías rusas que deben efectuarse con arreglo al Reglamento (UE) n° 965/2012.
- (121) A fin de confirmar que se hayan resuelto adecuadamente las deficiencias detectadas en las inspecciones SAFA, el 10 de marzo de 2014, la Comisión, asistida por la EASA y los Estados miembros, celebró una reunión con la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo («FATA»). Los representantes de la compañía aérea *Kogalymavia* fueron también invitados a la reunión para explicar las medidas correctoras emprendidas por esta compañía para mejorar la seguridad de vuelo desde las consultas anteriores de noviembre de 2013.
- (122) Durante la reunión, la FATA señaló que los últimos resultados de las inspecciones SAFA en rampa de las compañías aéreas rusas que operan a la Unión no dieron ningún motivo de preocupación, pero indicó que, en caso de detección de deficiencias importantes o repetidas, intervino con inspecciones no programadas y sometió a un control minucioso la resolución de las deficiencias. La FATA comunicó asimismo que, a raíz de una auditoría completa de la oficina regional de Tatarstán y de todas las compañías aéreas sometidas a la vigilancia de esta oficina, los certificados de operador aéreo (OAC) de las compañías aéreas *Tulpar Airlines* y *Tatarstan Airlines* habían sido revocados debido a importantes deficiencias en su gestión de la seguridad. Con respecto a *Kogalymavia*, la FATA indicó que la compañía aérea había sido objeto de varias inspecciones no programadas durante los cuatro últimos meses a causa de la elevada proporción de deficiencias detectadas por las inspecciones SAFA en 2013. Según la FATA, hasta la fecha la compañía aérea ha resuelto todas las deficiencias anteriores y está en condiciones de explotar vuelos nacionales e internacionales con arreglo a las condiciones de su certificado de operador aéreo.
- (123) Durante la reunión, *Kogalymavia* presentó las medidas correctoras en fase de implementación. La compañía declaró que su rendimiento SAFA había mejorado ya que su ratio había bajado a 3,49 y que había introducido cambios estructurales y técnicos importantes tales como la puesta en marcha de un plan de reforma del interior de las cabinas; la subcontratación de todas las actividades de organización de la gestión de la aeronavegabilidad a una organización homologada por la EASA; la reorganización de su cadena de suministro de sus piezas de recambio; el establecimiento de un Centro de Control del Mantenimiento; la sustitución de la mayoría del personal del Departamento de Mantenimiento y el nombramiento de un nuevo ingeniero jefe con la experiencia apropiada.
- (124) Sobre la base de la información recibida durante la consulta, se llegó a la conclusión de que la comparecencia de las autoridades de aviación rusas o de las compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia ante el Comité de Seguridad Aérea no era necesaria. Se pidió a la FATA que sometiera a mayor vigilancia varias compañías aéreas con una elevada ratio SAFA y que informase a la Comisión en consecuencia. Con respecto a *Kogalymavia*, la Comisión indicó que, a pesar de las mejoras observadas, la sostenibilidad de las medidas adoptadas por el operador, así como la eficiencia de su gestión de la seguridad, seguían pendientes de validación.
- (125) Por consiguiente, de acuerdo con los criterios comunes, se consideró que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la Federación de Rusia. No obstante, en caso de que una información relevante en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión se vería obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

- (126) El rendimiento en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en la Federación Rusa que operan en la Unión seguirá siendo objeto de una estrecha vigilancia. Si los resultados de las inspecciones en rampa o cualquier otra información relevante en materia de seguridad indicasen que no se están cumpliendo las normas de seguridad internacionales, la Comisión se vería obligada a tomar medidas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 2111/2005.

Compañías aéreas de Sudán

- (127) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea sobre su participación en la conferencia de aviación organizada los días 5 y 6 de diciembre de 2013 por la Autoridad de Aviación Civil de Sudán («SCAA») en Jartum. Esta participación permitió a la Comisión observar que la SCAA había sido reestructurada y que gozaba del apoyo político para seguir invirtiendo en la seguridad. Este apoyo fue manifestado públicamente por el Ministro sudanés responsable de la aviación civil ante representantes del sector de la aviación local y de la OACI.
- (128) Las autoridades sudanesas han hecho grandes progresos en el camino de la credibilidad, gracias en particular al incremento del presupuesto de la SCAA que ha posibilitado la contratación de personal especializado y la formación adecuada de todo el personal.
- (129) Estas mejoras tienen que enraizarse en las compañías aéreas que detentan un AOC sudanés. Dos de ellas, *Sudan Airways* y *Nova Airways*, han aumentado su nivel y sometido sus procedimientos a auditoría.
- (130) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea se felicitaron por estos esfuerzos que se están realizando. Podría contemplarse una misión de verificación *in situ* de la Unión cuando la SCAA considere que sus compañías aéreas han desarrollado procedimientos sólidos acordes con las normas internacionales.
- (131) Se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión en lo que respecta a las compañías aéreas de Sudán.

Compañías aéreas del Reino de Suazilandia

- (132) A raíz de la auditoría USOAP de 2007, las autoridades de aviación civil de Suazilandia («SWACAA») han solicitado a la OACI un nuevo código de país y han eliminado todas las matrículas previamente existentes de su registro. La SWACAA también revocó todos los certificados de operador aéreo expedidos anteriormente y, por lo tanto, en la actualidad no hay ninguno válido en el país.
- (133) Desde que el nuevo Director General tomó posesión de su cargo en diciembre de 2009, la SWACAA ha demostrado un compromiso claro para resolver las deficiencias detectadas en la auditoría USOAP de la OACI de 2007. La SWACAA ha obtenido un nuevo código de país OACI (3DC) para las matrículas de aeronaves.
- (134) Se ha iniciado una amplia reforma de la función de supervisión en su conjunto y ya se han logrado avances significativos, con la correspondiente reformulación del marco jurídico, la separación en curso entre el regulador y el proveedor de servicios aeroportuarios y la firma y entrada en vigor de varios acuerdos de asociación con países vecinos.
- (135) El 21 de enero de 2014, la Comisión invitó a la SWACAA a una reunión de consulta técnica en Bruselas el 27 de enero de 2014. A pesar de haber aceptado en un primer momento la invitación, la SWACAA la declinó posteriormente solicitando más tiempo para prepararla mejor.
- (136) La EASA efectuó una misión de asistencia técnica entre el 10 y el 14 de marzo de 2014. La misión se centró en la prestación de asistencia a la SWACAA para apoyarla en su esfuerzo de desarrollo de su capacidad interna y para proporcionarle orientaciones adicionales sobre la forma de abordar mejor las actuaciones pendientes a raíz de la auditoría del USOAP de la OACI. Si bien no se trató de una auditoría, la misión de asistencia técnica de la EASA determinó un número significativo de importantes mejoras.
- (137) El 26 de marzo de 2014, la SWACAA compareció ante el Comité de Seguridad Aérea. Las autoridades de Suazilandia declararon que están actualmente implementando el CAP revisado convenido con la OACI en mayo de 2013. En virtud de este CAP, y gracias a un sólido apoyo y compromiso político, así como a un aumento de la financiación, se ha hecho un gran esfuerzo en materia de contratación y de formación adecuada del personal. La SWACAA también se ha beneficiado del apoyo de un proyecto de la oficina de cooperación técnica (TCB) de la OACI dedicado a proporcionar apoyo en materia de formación y asistencia jurídica y organizativa y de mejora de la capacidad de la función de supervisión. Los expertos de la OACI que se ocupan de este proyecto estiman que,

en la actualidad, la falta de implementación efectiva («LEI») es del 40 %, con un objetivo del 35 % al final del proyecto (finales de junio de 2014). En un nuevo esfuerzo para garantizar la sostenibilidad más allá del final del proyecto, Suazilandia acogerá a partir de julio de 2014 la Organización de Seguridad Aérea (SASO) de la SADC (Comunidad para el Desarrollo del África Meridional). Los expertos indicaron asimismo que la SWACAA no se considera responsable de la vigilancia de ninguna aeronave matriculada con el antiguo código de país de la OACI (3D).

- (138) La SWACAA ha tratado y dado respuesta a la mayoría de las cuestiones de protocolo pendientes aportando los justificantes correspondientes a través de la herramienta en línea (CMA) de la OACI. La validación de estas acciones por la OACI está pendiente y, por consiguiente, el rendimiento oficial sigue siendo el mismo que en 2007, a pesar de las mejoras significativas introducidas desde entonces.
- (139) La SWACAA ha solicitado una ICVM para noviembre de 2014 a fin de conseguir una validación de la OACI de las numerosas medidas correctoras ya aplicadas.
- (140) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea se felicitaron por el compromiso de la SWACAA con la implementación del CAP revisado y por su voluntad de mantener un diálogo y alentaron a la SWACAA a continuar su esfuerzo para establecer un sistema de aviación plenamente conforme con las normas de la OACI.
- (141) Teniendo en cuenta el significativo fortalecimiento de la función de vigilancia ya alcanzado, en combinación con la inexistencia de los certificados de operador aéreo y la demanda en lento desarrollo de nuevos certificados de operador aéreo, de conformidad con los criterios comunes, se considera que las compañías del Reino de Suazilandia deben retirarse de la lista comunitaria de compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (142) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea seguirán vigilando de cerca la capacidad de la SWACAA de ejercer plenamente sus responsabilidades de supervisión. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea solicitan a la SWACAA que comunique a la Comisión cada nueva expedición o modificación de un certificado de operador aéreo (AOC). En caso de que una información relevante en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión se vería obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) nº 2111/2005.

Compañías aéreas del Yemen

- (143) El informe oficial sobre el accidente de la compañía aérea *Yemen Airways* («*Yemenia*») ocurrido el 29 de junio de 2009 en Moroni, Islas Comoras, fue publicado el 25 de junio de 2013. El informe contenía tres recomendaciones principales: en primer lugar que las autoridades comorenses introduzcan medidas de emergencia permanentes adecuadas a la búsqueda y posterior salvamento de las aeronaves accidentadas en el mar a proximidad de sus aeródromos; en segundo lugar, que las autoridades yemeníes garanticen que todas las tripulaciones que efectúen vuelos a Moroni estén correctamente entrenadas para la realización de procedimientos de maniobra visual con derrota prescrita («MVI»); y en tercer lugar, que las autoridades yemeníes revisen la formación de los pilotos de *Yemenia*, en particular en lo que se refiere a su capacidad de reaccionar a situaciones de emergencia.
- (144) El 7 de noviembre de 2013, la Autoridad Yemení de Aviación Civil y Meteorología («CAMA») se dirigió por escrito a la Comisión exponiendo algunos detalles de las medidas de seguridad emprendidas en relación con el accidente. El Comité de Seguridad Aérea fue informado de estas medidas y de las novedades asociadas durante su reunión de noviembre de 2013.
- (145) La Comisión organizó una reunión técnica celebrada el 9 de enero de 2014 en Bruselas. La Comisión, expertos de la EASA y de los Estados miembros, así como altos representantes de la CAMA y de *Yemenia*, asistieron a esa reunión.
- (146) Antes de la reunión técnica, el 17 de diciembre de 2013, la Comisión había enviado a la CAMA preguntas específicas en relación no solamente con el informe del accidente, sino también con sus responsabilidades más generales en el ámbito de la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Yemen. La Comisión envió asimismo a la CAMA una serie de preguntas concretas que había que transmitir a *Yemenia*. Ambas series de preguntas habían sido elaboradas para asistir a la Comisión en la evaluación de la calidad de las respuestas, tanto de la CAMA como de *Yemenia*, a las recomendaciones que contenía el informe del accidente.
- (147) En respuesta a las recomendaciones específicas dirigidas a las autoridades yemeníes, la CAMA explicó que había intensificado la vigilancia en materia de seguridad de *Yemenia*, incluido un aumento de las inspecciones en las cabinas de pasajeros y de vuelo, y que había ordenado a *Yemenia* efectuar verificaciones en línea y aeroportuarias de las cualificaciones de todas las tripulaciones que vuelan a aeropuertos de la categoría C. Entre las demás medidas adoptadas, la CAMA había ordenado a *Yemenia* efectuar entrenamientos de «entrada en pérdida y recuperación de irregularidades» («Stall and Upset recovery») con mayor frecuencia.

- (148) En respuesta a las recomendaciones específicas recibidas, *Yemenia* explicó que había implementado cambios en la dirección y en la titularidad del cargo de responsable del certificado de operador aéreo, así como revisando y efectuando los cambios oportunos en la política y los procedimientos. Se citaron asimismo mejoras en la auditoría, la formación y la implementación. Además, la compañía *Yemenia* hizo hincapié en la formación en procedimientos de emergencia que recibe su tripulación de vuelo en simulador durante el entrenamiento recurrente, formación que se llevó a cabo de acuerdo con el plan de estudios de formación de Airbus.
- (149) El Comité de Seguridad Aérea recibió información adicional sobre las conversaciones técnicas que se desarrollaron posteriormente durante la reunión, así como un resumen de la documentación enviada tras la reunión tanto por la CAMA como por *Yemenia*.
- (150) De conformidad con los criterios comunes, se considera que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas del Yemen. Sin embargo, los resultados en materia de seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Yemen, incluida *Yemenia*, continuará siendo objeto de un estrecho seguimiento. Si hubiese cualquier indicación de 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.
- (151) Los Estados miembros continuarán verificando el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales por parte de las compañías aéreas certificadas en Yemen dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas de Zambia

- (152) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea sobre la correspondencia reciente que ha recibido de las autoridades de Zambia, incluida una carta del Ministerio de Transporte fechada el 10 de diciembre de 2013. La carta acusaba recibo de un escrito anterior de la Comisión con fecha de 1 de octubre de 2013 que daba orientaciones sobre los ámbitos en los que debían centrarse las autoridades para realizar nuevos progresos y mejoras.
- (153) La carta de 10 de diciembre de 2013 de las autoridades de Zambia comunicaba que se había nombrado una Junta Directiva para la Autoridad de Aviación Civil y que estaba previsto nombrar un Director General de Aviación Civil antes del 31 de enero de 2014.
- (154) La Comisión respondió el 21 de enero de 2014 confirmando que deseaba mantener una relación constructiva con las autoridades de Zambia. En su respuesta, la Comisión proponía asimismo la celebración de una reunión técnica una vez nombrado el nuevo Director General de Aviación Civil para recabar información sobre los progresos realizados y para tener plenamente informado al Comité de Seguridad Aérea.
- (155) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea señalaron que se han realizado avances continuados con el Departamento de Aviación Civil de Zambia y alentaron a las autoridades de este país a seguir en la misma senda con vistas a la reconsideración de las restricciones actualmente en vigor en el momento oportuno y tras la verificación pertinente.
- (156) De conformidad con los criterios comunes, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión en lo que respecta a las compañías aéreas de Zambia.
- (157) El artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 2111/2005 reconoce la necesidad de que se tomen decisiones con rapidez y, si procede, con urgencia dadas las implicaciones de seguridad. Es esencial, por lo tanto, para proteger la información de carácter sensible y reducir al mínimo los efectos comerciales, que se publiquen y entren en vigor inmediatamente después de su adopción las decisiones de actualización de la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición o restricción de operar dentro de la Unión.
- (158) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consecuencia.
- (159) 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 abril de 2014.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente,
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente*

ANEXO A

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
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
AIR GICANGO	009	Desconocido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconocido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola

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

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
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Benín
AERO BENIN	PEA N° 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA N° 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Desconocido	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA N° 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N° 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA N° 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	República de Benín
ROYAL AIR	PEA N° 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA N° 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República de Benín
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconocido	República del Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconocido	República del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República del Congo
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 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 MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	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)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	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	KGO	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)
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)

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
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)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	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
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
TANGO AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
ERITREAN AIRLINES	AOC N° 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC N° 005	NAS	Eritrea
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 Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia, en particular:			República de Indonesia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconocido	República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	República de Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconocido	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	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
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	República de Indonesia
<i>BATIK AIR</i>	121-050	BTK	República de Indonesia
<i>CITILINK INDONESIA</i>	121-046	CTV	República de Indonesia
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Desconocido	República de Indonesia
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	República de Indonesia
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	República de Indonesia
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	República de Indonesia
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	República de Indonesia
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Desconocido	República de Indonesia
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Desconocido	República de Indonesia
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	República de Indonesia
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Desconocido	República de Indonesia
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	República de Indonesia
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Desconocido	República de Indonesia
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	Desconocido	República de Indonesia
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	República de Indonesia
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	República de Indonesia
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	República de Indonesia
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Desconocido	República de Indonesia
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	República de Indonesia
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	República de Indonesia
<i>MANUNGGAL AIR SERVICE</i>	121-020	MNS	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
MARTABUANA ABADION	135-049	Desconocido	República de Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconocido	República de Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
NAM AIR	121-058	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	República de Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	República de Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia
SKY AVIATION	121-028	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	PNS	República de Indonesia
SURYA AIR	135-046	Desconocido	República de Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	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
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	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 Kazajistán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, en particular:			República de Kazajistán
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	República de Kazajistán
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	República de Kazajistán
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República de Kazajistán
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	República de Kazajistán
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República de Kazajistán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	República de Kazajistán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	República de Kazajistán
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	República de Kazajistán
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	República de Kazajistán
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	República de Kazajistán
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	República de Kazajistán
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	República de Kazajistán
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República de Kazajistán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	República de Kazajistán
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	República de Kazajistán
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	República de Kazajistán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República de Kazajistán
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	República de Kazajistán
LUK AERO (antiguamente EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	República de Kazajistán
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	República de Kazajistán
SCAT	AK-0460-12	VSV	República de Kazajistán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República de Kazajistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
AIR BISHKEK (antiguamente EASTOK AVIA)	15	EAA	República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
HELI SKY	Desconocido	HAC	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZ AIRLINES	Desconocido	KGZ	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	Desconocido	República Kirguisa
S GROUP INTERNATIONAL	Desconocido	IND	República Kirguisa
SKY BISHKEK	Desconocido	BIS	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
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Kirguisa
SKY WAY AIR	39	SAB	República Kirguisa
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	República Kirguisa
SUPREME AVIATION	40	SGK	República Kirguisa
TEZ JET	46	TEZ	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 de la República de Mozambique responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Mozambique
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Desconocido	República de Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Desconocido	República de Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconocido	República de Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Desconocido	República de Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Desconocido	República de Mozambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Desconocido	República de Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Desconocido	República de Mozambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Desconocido	República de Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	República de Mozambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	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
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	República de Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Desconocido	República de Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Desconocido	República de Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Desconocido	República de Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	República de Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Desconocido	República de Mozambique
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Desconocido	República de Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconocido	República de Nepal
BUDDHA AIR	014/96	BHA	República de Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Desconocido	República de Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Desconocido	República de Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconocido	República de Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	República de Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	República de Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconocido	República de Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República de Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	República de Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Desconocido	República de Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Desconocido	República de Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	República de Nepal

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
SITA AIR	033/2000	Desconocido	República de Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	República de Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República de Nepal
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de las Filipinas responsables de la supervisión normativa, excepto Philippine Airlines y Cebu Pacific Air, en particular:			República de Filipinas
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Desconocido	República de Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	República de Filipinas
AIR JUAN AVIATION	2013053	Desconocido	República de Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	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	AAV	República de Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconocido	República de Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES, INC.	2010026	Desconocido	República de Filipinas
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	ISN	República de Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República de Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	República de Filipinas
LION AIR	2009019	Desconocido	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
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconocido	República de Filipinas
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	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	2009004	SRQ	República de Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	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
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	IOE	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
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	TRG	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	DND	República de Sudán
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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	República de Sudán
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	República de Sudán
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	República de Sudán
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	República de Sudán
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	República de Sudán
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	República de Sudán
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	República de Sudán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Zambia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Zambia
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	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
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
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Kazajistán	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo Boeing B767, aeronaves de tipo Boeing B757, aeronaves de tipo Airbus A319/320/321	Toda la flota salvo aeronaves de la flota de Boeing B767, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Boeing B757, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Airbus A319/320/321, según se menciona en el AOC.	Aruba (Reino de los Países Bajos)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50, 2 aeronaves de tipo Falcon 900.	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	República Gabonesa
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
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.
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

⁽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: 14 aeronaves de tipo Airbus A300, 8 aeronaves de tipo Airbus A310, 1 aeronave Boeing B737.	Toda la flota salvo: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	República Islámica de Irán
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	República Popular Democrática de Corea	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633	República Popular Democrática de Corea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagascar	Toda la flota salvo: 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	República de Madagascar

⁽¹⁾ Solo se permite a Air Astana utilizar los tipos de aeronaves especificados anteriormente, siempre que estén matriculados en Aruba y todos los cambios del AOC se presenten a su debido tiempo a la Comisión y a Eurocontrol.

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

⁽³⁾ 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.