

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

(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 ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 4,

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 «AESA») pusieron en conocimiento de la Comisión una serie de datos que son pertinentes para la actualización de la lista comunitaria. Hubo también terceros países que comunicaron información igualmente pertinente. Procede, pues, actualizar la lista comunitaria sobre la base de la información recibida.
- (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 ⁽⁴⁾ (en lo sucesivo, el «Comité de Seguridad Aérea»).

- (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 aplicación (CE) n° 473/2006, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de los Estados de la República de Guinea, Indonesia, Kazajistán, Kirguistán, Líbano, Irán, Madagascar, la República Islámica de Mauritania, Mozambique, Nepal, Filipinas y Zambia. El Comité ha recibido también de la Comisión datos sobre Albania, India, Yemen y Zimbabue, así como información actualizada sobre las consultas técnicas con la Federación Rusa y sobre el seguimiento de Libia.
- (6) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las declaraciones de la AESA sobre los resultados del análisis al que ha sometido los informes de auditoría elaborados por la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, la «OACI») en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (en lo sucesivo denominado con sus siglas en inglés «USOAP») de la OACI. Se ha invitado también a los Estados miembros a dar prioridad a las inspecciones en pista 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 observado la AESA deficiencias significativas en sus sistemas de supervisión de la seguridad. Además de las consultas evacuadas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005, la priorización de las inspecciones en pista 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 AESA sobre los resultados del análisis de las inspecciones en pista que se han realizado en el marco del Programa de evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras (en lo sucesivo, el «SAFA») de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión ⁽⁵⁾.
- (8) El Comité de Seguridad Aérea ha oído, asimismo, las declaraciones de la AESA 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 AESA 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

⁽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 (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).

internacionales aplicables. Se ha invitado a los Estados miembros a responder bilateralmente a esas peticiones en coordinación con la Comisión y con la AESA, y la Comisión ha hecho hincapié en la conveniencia de poner en conocimiento de la comunidad internacional de la aviación —especialmente a través de la base de datos SCAN de la OACI— 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 igualmente la presentación que ha hecho EUROCONTROL del estado y evolución del sistema de alerta que apoya el programa SAFA de la UE. En esa presentación se ha prestado especial atención a las estadísticas sobre los mensajes de alerta relativos a compañías aéreas sujetas a una prohibición, así como a las posibles mejoras del sistema.

Compañías aéreas de la Unión Europea

- (10) Tras el análisis al que ha sometido la AESA 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 AESA 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. Rumanía ha notificado la revocación del certificado de operador aéreo («AOC» en sus siglas inglesas) de la compañía Jetran Air, y España ha comunicado que, tras la expiración del AOC de IMD Airways, se está procediendo ahora a su revocación.
- (11) 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 la República de Guinea

- (12) Como se acordó en la reunión de Bruselas de enero de 2013, las autoridades competentes de la República de Guinea (la «DNAC») han facilitado periódicamente información sobre la aplicación en curso del plan de medidas correctoras (en lo sucesivo, el «PMC») aprobado por la OACI en diciembre de 2012 y sobre todas las actividades a él asociadas.
- (13) El último informe intermedio, recibido el 15 de octubre de 2013, pasa revista a las actividades y novedades más recientes que han tenido lugar en la aplicación del PMC. La traducción al francés del Reglamento de Aviación Civil de la República de Guinea (inspirado inicialmente y basado en gran medida en los reglamentos existentes de los países anglófonos vecinos) quedó terminada a principios de agosto de 2013, y la reforma de la Ley de Aviación Civil fue transmitida al parlamento para su adopción el día 21 de ese mismo mes. Además, se adoptó el sistema de formación de inspectores que había sido propuesto por la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul («BAGASOO», en sus siglas inglesas), y el 3 de septiembre de 2013 tuvo lugar la designación y notificación del centro de referencia de Guinea para las mercancías peligrosas.

- (14) La DNAC presentó a la OACI el 30 de agosto de 2013 el PMC revisado y actualizado. Todas las medidas correctoras que estaban previstas para 2012 y la primera mitad de 2013 se han implementado ya, y las proyectadas para el tercer y cuarto trimestre de 2013 se encuentran actualmente en curso. Sigue pendiente la validación de esas medidas por parte de la OACI.
- (15) 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— a una compañía aérea nacional al proceso íntegro (en cinco fases) de certificación del cumplimiento de las normas de la OACI. Se trata de la compañía PROBIZ Guinée, que opera una aeronave Beechcraft King Air 90 y que no vuela a la Unión. Acompañando a ese proceso, se están impartiendo también cursos de formación de inspectores de la DNAC en el propio puesto de trabajo.
- (16) La DNAC ha solicitado una misión de validación coordinada de la OACI («ICVM» en sus siglas inglesas) con el fin de que se validen los avances conseguidos en la ejecución del PMC. La OACI proyecta llevar a cabo esa misión en mayo de 2014.
- (17) 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

- (18) La Comisión deja constancia del acuerdo existente con las autoridades indias para la supervisión de sus compañías aéreas. En este sentido, consideró satisfactorias las respuestas recibidas a los correos que dirigió en octubre de 2007 y en enero de 2010 a la Dirección General de Aviación Civil (en lo sucesivo, la «DGAC») de la India a propósito de ciertas compañías sobre las que esa dirección general ostenta una responsabilidad reglamentaria.
- (19) Con referencia a hechos más recientes, la misión de validación coordinada de la OACI (ICVM) realizada en diciembre de 2012 permitió detectar dos problemas de seguridad importantes (*significant safety concerns* o SSC): el primero relacionado con el procedimiento de certificación aplicado para la emisión de los certificados de operador aéreo (AOC), y el segundo referente a la aprobación de las modificaciones y reparaciones de aeronaves certificadas en el extranjero y registradas en la India. La Comisión remitió un nuevo correo a las autoridades indias el 30 de abril de 2013 para pedir más datos sobre los SSC y para plantear otras cuestiones relativas al seguimiento de rutina al que somete la AESA la información sobre el control de la seguridad dentro del Estado indio. Respondiendo a ese correo el 10 de mayo de 2013, la DGAC informó detalladamente de las medidas correctoras adoptadas para la resolución de los SSC. Meses más tarde, en agosto, se llevó a cabo en la India una segunda ICVM de la OACI con el fin de comprobar si ese país había aplicado con éxito las medidas correctoras acordadas con dicha Organización. Tras esa ICVM, cuyo informe completo no está todavía disponible, la OACI ha dado por archivados los dos SSC.

- (20) De más relevancia es la visita que realizó en agosto de 2013 la Administración Federal de la Aviación (*Federal Aviation Administration* o FAA) de Estados Unidos dentro del Programa de evaluación de la seguridad aérea internacional («IASA» en sus siglas inglesas). En vista de la situación actual, la India ha conservado la Categoría 1 que tiene establecida la FAA en lo referente a los niveles de cumplimiento. En caso de que ese nivel de cumplimiento sufra en el futuro una degradación, la Comisión tendrá que considerar la necesidad de iniciar consultas oficiales con las autoridades indias en aplicación del artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 473/2006.
- (21) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista a las que deban someterse los operadores indios en virtud del Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas de Indonesia

- (22) Las consultas con las autoridades competentes de Indonesia (en lo sucesivo, la «DGAC») 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.
- (23) La línea aérea PT. Citilink Indonesia solicitó por escrito a la Comisión el 2 de agosto de 2013 su supresión del anexo A. A esa carta se acompañó abundante documentación sobre el cumplimiento de las cinco fases del procedimiento de certificación.
- (24) El 5 de noviembre de 2013 se celebró en Bruselas una reunión técnica con la participación de Citilink Indonesia, la Comisión, la AESA y los Estados miembros para analizar la extensa documentación facilitada por la aerolínea. Aunque también fue invitada a esa reunión, la DGAC consideró que su participación no era indispensable en esa fase del proceso. Atendiendo a los resultados de la reunión, la Comisión contactará con la DGAC a fin de obtener todas las aclaraciones que sean necesarias para decidir si procede —y, en su caso, en qué momento— proponer el levantamiento de las restricciones impuestas a Citilink Indonesia.
- (25) En su carta de 23 de octubre de 2013, la DGAC aportaba también información actualizada sobre otras compañías aéreas sujetas a su supervisión. Según la información facilitada a la Comisión, el 23 de abril de 2013 se expidió a PT Batik Air Indonesia un AOC con el número 121-050. Sin embargo, dado que la DGAC no ha llegado a demostrar que el control de seguridad de esa compañía cumpla las normas de seguridad internacionales atendiendo a los criterios comunes, se ha considerado que dicha compañía debe inscribirse en el anexo A.
- (26) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea siguen animando a la DGAC para que se esfuerce por alcanzar su objetivo de establecer un sistema de aviación que cumpla plenamente las normas de la OACI.

Compañías aéreas de Kazajistán

- (27) La Comisión ha mantenido un contacto activo con las autoridades competentes de Kazajistán para que le infor-

men —a efectos de su supervisión— de los avances que vayan realizando en su esfuerzo a largo plazo por garantizar que el control de seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en el país cumplan las normas de seguridad internacionales.

- (28) Más concretamente, en una carta fechada el 8 de agosto de 2013, la Comisión de Aviación Civil de Kazajistán (en lo sucesivo, la «CAC») informó de las tareas de nueva certificación que se estaban llevando a cabo en ese momento para que los procedimientos y prácticas de emisión y supervisión de los certificados de operador aplicados en el país se ajustaran a los de la OACI. La CAC informó también de que, como resultado de ese proceso, se habían suspendido o revocado los certificados de varios operadores aéreos.
- (29) Más adelante, el 18 de octubre de 2013, la Comisión recibió varios documentos que confirmaban, por un lado, la revocación de los seis certificados de operador aéreo (AOC) pertenecientes a Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air y Kazair West (que habían sido certificadas de nuevo en virtud de trabajos aéreos y que ya habían sido suprimidas del anexo A ⁽¹⁾) y, por otro lado, la suspensión hasta el 4 de agosto de 2013 de los certificados de Semeyavia e Irtysh Air. Subsiguientemente, la CAC ha comunicado que el certificado de Semeyavia ha expirado entre tanto, sin que el operador haya solicitado su prolongación ni su reexpedición, y que el AOC de Irtysh Air ha quedado suspendido durante un nuevo plazo sin determinar. Dado que la suspensión de un AOC es una medida temporal que no conlleva necesariamente la conclusión de las operaciones de vuelo de la compañía afectada, Irtysh Air debe mantenerse en la lista del anexo A. En cambio, atendiendo a los criterios comunes, se considera que los operadores aéreos Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air y Semeyavia deben suprimirse de ese anexo.
- (30) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea secundan las medidas que han adoptado las autoridades competentes de Kazajistán para establecer un sistema de control de la aviación civil que respete las normas de seguridad internacionales. En este sentido, invitan a dichas autoridades a redoblar sus esfuerzos para la rápida aplicación del plan de medidas correctoras acordado con la OACI y, de forma prioritaria, para la resolución inmediata de los dos problemas de seguridad importantes (SCC) detectados. La Comisión propugna también una activa participación de Kazajistán en el programa de seguridad aérea de la Unión TRACECA para que los inspectores de seguridad de la CAC puedan mejorar sus conocimientos y ampliar su experiencia.
- (31) La Comisión mantiene su compromiso de organizar, con la asistencia de la AESA y el apoyo de los Estados miembros, una visita sobre el terreno a Kazajistán y de dar el visto bueno a una revisión del caso por el Comité de Seguridad Aérea una vez que se haya avanzado suficientemente en la corrección de las deficiencias de seguridad detectadas.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 1146/2012 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2012 (DO L 333 de 5.12.2012, p. 7).

- (32) Por lo que se refiere a las operaciones de vuelo de Air Astana con destino a la UE, los Estados miembros y la AESA han confirmado que las inspecciones en pista realizadas en los aeropuertos de la Unión dentro del programa SAFA no han planteado problemas particulares. No obstante, con el fin de seguir comprobando si las aeronaves de esa compañía cumplen efectivamente las normas de seguridad aplicables, las autoridades competentes de los Estados miembros darán prioridad a las inspecciones en pista dirigidas a esas aeronaves en aplicación del Reglamento (UE) n° 965/2012. Sobre esta base, la Comisión preparará para el próximo Comité de Seguridad Aérea una revisión de las limitaciones impuestas actualmente a las operaciones de Air Astana.

Compañías aéreas de Kirguistán

- (33) La Comisión está celebrando consultas con las autoridades competentes de Kirguistán para determinar aquellas compañías aéreas que, por cumplir su certificación y supervisión las normas de seguridad internacionales, puedan beneficiarse de una relajación gradual de las restricciones impuestas.
- (34) Esas autoridades, sin embargo, no llegaron a presentar en ninguna de las dos reuniones que celebró el Comité de Seguridad Aérea en junio y noviembre de 2013 observaciones por escrito que permitieran a la Comisión preparar una revisión del caso. Además, dado que Kirguistán no ha aportado ninguna prueba, la Comisión no puede proponer que se supriman de la Lista comunitaria aquellos operadores del país cuyos AOC no les permitan efectuar operaciones de transporte aéreo comercial.
- (35) La Comisión recibió el 24 de octubre de 2013 una copia del certificado de operador aéreo y de las especificaciones de operación de TEZ JET, operador que acababa de ser certificado por primera vez y que había comenzado a operar vuelos comerciales el 1 de agosto de 2013. No se ha recibido, en cambio, copia alguna de los documentos correspondientes a otras tres compañías aéreas recientemente certificadas (Kyrgyz Airlines, S. Group International y Heli Sky) que figuran en el sitio web oficial de las autoridades competentes kirguisas. Así pues, dado que estas autoridades no han podido demostrar que el control de seguridad de esas cuatro compañías cumpla efectivamente las normas de seguridad internacionales atendiendo a los criterios comunes, se ha considerado que TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International y Heli Sky deben ser incluidas en el anexo A.
- (36) La Comisión invita a dichas autoridades a esforzarse más por corregir sus deficiencias de seguridad, incluidas las detectadas por la OACI, y a comunicarle periódicamente cualquier avance registrado en el control de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Kirguistán, a fin de que pueda ella, si procede, proponer al Comité de Seguridad Aérea la revisión del caso. Con sujeción a esa condición, la Comisión mantiene su compromiso de organizar, con la asistencia de la AESA y el apoyo de los Estados miembros, una visita sobre el terreno a Kirguistán que, centrándose en la evaluación de la seguridad, permita confirmar que las autoridades competentes del país son capaces de ejercer sus funciones de control de

acuerdo con las normas internacionales, abriendo el paso así a una revisión del caso dentro del Comité de Seguridad Aérea.

Compañías aéreas del Líbano

- (37) Entre el 5 y el 11 de diciembre de 2012, la OACI realizó en el Líbano una ICVM y verificó los avances conseguidos en la resolución de las deficiencias que se habían detectado durante la auditoría del USOAP a la que sometió la propia OACI entre el 1 y el 9 de julio de 2008 el sistema de aviación civil de ese país. Tras la ICVM, se comprobó que había experimentado una ligera mejoría el nivel de cumplimiento efectivo de los ocho elementos críticos.
- (38) Durante la misión, el equipo encargado de la ICVM detectó un problema de seguridad importante («SSC» en sus siglas inglesas) en el proceso de certificación de los operadores aéreos. Se observó que el Líbano había expedido o renovado los AOC y las especificaciones de operaciones de dos compañías internacionales regulares y de una serie de pequeños titulares de AOC que realizaban operaciones de vuelo internacionales sin antes realizar ninguna de las actividades de certificación requeridas. El Comité de Validación SSC de la OACI confirmó la persistencia de ese problema de seguridad importante.
- (39) El análisis al que han sometido la Comisión, la AESA y los Estados miembros el informe final de la ICVM realizada por la OACI en diciembre de 2012 sugiere que el Líbano tiene dificultades en garantizar la aplicación efectiva de las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPS en sus siglas inglesas) en dos de los sectores del USOAP analizados, a saber, la aeronavegabilidad («AIR») y la investigación de accidentes («AIG»). Además, la capacidad del Estado parece afectada por el carácter significativo de los problemas detectados en el análisis de otros cuatro sectores de ese programa.
- (40) El 12 de noviembre de 2013 la Comisión invitó a las autoridades competentes libanesas a una reunión de concertación técnica a la que asistieron la AESA y el representante de uno de los Estados miembros de la UE. Durante la reunión, las autoridades libanesas informaron de la nueva ley de aviación (Ley 481/2002), que, aunque prevé la creación de una autoridad de la aviación civil independiente, no ha podido ser adoptada todavía debido a la inestabilidad política del país. Su adopción depende de la formación de un nuevo gobierno que haga posible la designación —prevista para 2014— de un nuevo Consejo de Administración de esa autoridad. Las autoridades libanesas declararon haber emprendido con diligencia las tareas necesarias para corregir las deficiencias establecidas en el plan de medidas correctoras (PMC) de la OACI. A raíz de la reunión, se ha invitado a esas autoridades a presentar información sobre los controles a los que sometan sus compañías aéreas. La Comisión y la AESA evaluarán la documentación que reciban, teniendo en cuenta, además, la información complementaria que les facilite la OACI sobre el trabajo realizado para resolver el SSC. La Comisión propugna también una activa participación del Líbano en la MASC (siglas en inglés de la Célula mediterránea de seguridad de la aviación) con el fin de promover el establecimiento de un programa de seguridad estatal y de reforzar en el país el marco regulatorio de la seguridad de la aviación.

(41) Atendiendo a la situación que se describe en los considerandos (37) a (40), la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea estiman necesario proseguir las consultas con las autoridades libanesas en el marco del artículo 3, apartado 2 del Reglamento (CE) n° 473/2006.

Compañías aéreas de Libia

(42) 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.

(43) La Comisión remitió una carta a la LYCAA el 7 de octubre de 2013 pidiéndole que actualizara la información relativa a la nueva certificación de las compañías aéreas libias. En su respuesta del día 29 del mismo mes, la LYCAA pidió poder presentar esa información en una reunión con la Comisión, así como comparecer ante el Comité de Seguridad Aérea en noviembre.

(44) En esa carta de 29 de octubre, la LYCAA confirmaba a la Comisión que mantendría las restricciones de vuelo en la Unión a las que están sujetas hoy todas sus compañías aéreas y declaraba que cualquier cambio quedaría supeeditado a un acuerdo entre la Comisión, el Comité de Seguridad Aérea y ella misma.

(45) En una reunión de 7 de noviembre de 2013, la Comisión, la AESA y los representantes de los Estados miembros mantuvieron conversaciones con la LYCAA y con las compañías Libyan Airlines y Afriqyah Airways. En esas conversaciones, la LYCAA afirmó que, desde su punto de vista, se había completado ya el proceso de nueva certificación en cinco fases de la compañía Libyan Airlines y que esta debía por tanto ser autorizada a operar dentro de la Unión. En la reunión se entregaron a la Comisión documentos relativos a las actividades realizadas por la LYCAA dentro de ese proceso de nueva certificación.

(46) La LYCAA y Libyan Airlines comparecieron ante el Comité de Seguridad Aérea el 19 de noviembre de 2013. La LYCAA informó al Comité de que el proceso de nueva certificación en cinco fases de la compañía había terminado ya y que esta, en su opinión, debía ser autorizada para operar rutas dentro de la Unión.

(47) La LYCAA, sin embargo, confirmó expresamente a la Comisión y al Comité que todo levantamiento del que se beneficiaran las restricciones actuales de vuelo dentro de la Unión estaría sujeto a un acuerdo entre la Comisión, el Comité y ella misma.

(48) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea observaron lo siguiente:

— los documentos presentados para demostrar la nueva certificación de Libyan Airlines no habían podido evaluarse suficientemente antes de la reunión del Comité;

— tras las preguntas formuladas por varios miembros del Comité, púsose de relieve que el número de inspectores de la LYCAA es insuficiente para desempeñar sus funciones;

— la LYCAA no había restringido de forma adecuada los vuelos de aviones ambulancia realizados comercialmente por operadores libios dentro del espacio aéreo de la Unión, contraviniendo así el acuerdo entre ella, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea;

— algunos de esos vuelos se habían sometido a inspecciones en pista, detectándose en cierto número de ocasiones deficiencias significativas.

(49) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea declararon 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 nueva certificación 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. En caso contrario, la Comisión se verá obligada a adoptar medidas inmediatas para impedir que esas compañías puedan operar dentro de la Unión.

Compañías aéreas de la República Islámica de Mauritania

(50) En aplicación del Reglamento (UE) n° 965/2012, los Estados miembros han investigado con inspecciones en pista si las aeronaves de las compañías aéreas con licencia de Mauritania cumplen o no las normas de seguridad pertinentes. El análisis más reciente que ha efectuado la AESA en el marco del programa SAFA indica que la compañía Mauritania Airlines International (MAI) se sometió a cinco inspecciones y que las deficiencias en ellas detectadas ponen de manifiesto una tendencia desfavorable. Se comprobó, en efecto, que algunas de esas deficiencias tienen un impacto en la seguridad, particularmente las que afectan a las condiciones en las que se desarrollan las tareas de mantenimiento. Con posterioridad a ese análisis, se llevaron a cabo en octubre de 2013 otras dos inspecciones que vinieron a confirmar la tendencia observada y la naturaleza de las deficiencias detectadas.

(51) La AESA informó a las autoridades nacionales mauritanas (la «ANAC») de los resultados desfavorables que habían arrojado las inspecciones enmarcadas en el SAFA y las invitó a adoptar medidas correctoras y a informarle de las mismas. La ANAC respondió el 14 de octubre de 2013 señalando que el primer vuelo a Europa había tenido lugar el 8 de mayo de ese año y que, según sus indicadores, podía observarse ya una tendencia positiva. Los inspectores de seguridad de la ANAC recibieron la instrucción concreta de prohibir los vuelos a Europa a aquellas aeronaves cuyas deficiencias hubiesen sido clasificadas dentro del programa SAFA en las categorías 2 o 3.

(52) España informó al Comité de Seguridad Aérea de la formación en materia de inspecciones de la SAFA que había impartido recientemente a cuatro inspectores de la ANAC y que constituía un paso adelante para la mejora de la situación.

- (53) No obstante, tanto la Comisión como el Comité de Seguridad Aérea han declarado que la ANAC y la compañía MAI tienen aún que seguir mejorando. La Comisión pedirá a una y otra informes periódicos de los avances que registren y reiterará 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.
- (54) En caso de que los resultados de las futuras inspecciones en pista del SAFA o cualquier otra información pertinente indiquen una degradación de los niveles de seguridad por debajo de lo tolerable, la Comisión se verá obligada a tomar las medidas que sean oportunas en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Mozambique

- (55) Las autoridades competentes de Mozambique (la «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. Según el último informe intermedio, recibido el 29 de octubre de 2013, la IACM ha seguido ocupándose de los problemas detectados en el marco del USOAP (cuestiones de protocolo), pero la validación por la OACI de los avances comunicados sigue pendiente, previéndose que tenga lugar lo antes posible. La IACM ha adoptado una política en materia de formación y el programa correspondiente se encuentra ya en marcha.
- (56) La IACM ha notificado también que continúa —dentro del respeto más absoluto de las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPS) de la OACI— el proceso de nueva certificación de operadores aéreos y ha presentado una lista de los doce que han pasado por él hasta la fecha (CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (la antigua CFA-Mozambique) y TTA SARL). Sin embargo, dado que las autoridades competentes mozambiqueñas no han presentado prueba alguna de que el control de seguridad de esas doce compañías se garantice de acuerdo con las normas de seguridad internacionales y sobre la base de los criterios comunes, se considera que todas ellas deben incluirse en el anexo A.
- (57) Los otros cinco operadores que figuraban previamente en el anexo A (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter y VR Cropsprayers Lda) no se han sometido al proceso de nueva certificación. Y, aunque no están incluidos en la lista presentada por las autoridades con los operadores que ya han sido certificados de nuevo, esos cinco operadores aparecen todavía en el sitio web de la IACM. Dado que las autoridades competentes mozambiqueñas no han presentado prueba alguna de que el control de seguridad

de esas cinco compañías se garantice de acuerdo con las normas de seguridad internacionales y sobre la base de los criterios comunes, se estima que todas ellas deben seguir manteniéndose en el anexo A.

- (58) Debe señalarse también que han continuado los esfuerzos de desarrollo de la capacidad con la contratación de nuevos profesionales nacionales: quince lo serán antes de finales de 2013 (para reforzar los sectores de operaciones y licencias, navegación y aeródromos, aeronavegabilidad, reglamentación y ejecución, acuerdos de transporte aéreo y administración) y otros cuatro lo serán en 2014 (para el sector de navegación y aeródromos). Además, en el marco de un proyecto patrocinado por la OACI, se puso a disposición de este último sector en octubre de 2013 un experto en AGA (siglas inglesas de aeródromos, rutas aéreas y servicios terrestres).
- (59) La IACM ha notificado, asimismo, que la compañía aérea Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) ha continuado la aplicación de las fases avanzadas (principalmente la III) de su sistema de gestión de la seguridad (SGS). Además, se han asignado gestores y oficiales de seguridad a todos los sectores operativos, y se están impartiendo cursos de formación sobre el SGS y adquiriendo herramientas informáticas para la integración en ese sistema del sistema de calidad. Paralelamente y a raíz de una auditoría realizada con resultados positivos en junio de 2013, la compañía LAM ha renovado hasta octubre de 2015 su certificación IOSA (siglas en inglés del programa de auditoría de la seguridad operativa de la IATA), al tiempo que ha revalidado su certificación ISO 9001 tras auditarse con éxito su sistema de calidad en agosto de 2013.
- (60) La IACM ha solicitado una ICVM para poder validar sus avances en la aplicación del plan de medidas correctoras (PMC), y la OACI prevé poder realizarla en abril de 2014.
- (61) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea se han felicitado de los avances comunicados por las autoridades competentes de Mozambique en la corrección de las deficiencias detectadas por la OACI, particularmente las que atañen al desarrollo de la capacidad interna, 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.
- (62) También la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea han reconocido y aplaudido las mejoras notificadas por la compañía LAM en su esfuerzo continuado por hacer suyas las normas de seguridad internacionales.

Compañías aéreas de Nepal

- (63) En mayo de 2009, los resultados de una auditoría de la OACI confirmaron que la aplicación en Nepal de las normas de seguridad internacionales se sitúa, en términos relativos, muy por debajo de la media mundial.

- (64) La auditoría puso de manifiesto que la autoridad competente de Nepal (la «CAAN») no era capaz de garantizar la aplicación efectiva de esas normas en los sectores de las operaciones aéreas, de la aeronavegabilidad y de la investigación de accidentes y que había también deficiencias significativas que afectaban a la capacidad del país en los sectores de la legislación aeronáutica primaria, de la reglamentación y organización de la aviación civil y de la concesión de licencias y formación del personal.
- (65) En un período de solo dos años, entre agosto de 2010 y septiembre de 2012, se produjeron en Nepal, con aeronaves allí registradas, cinco accidentes mortales que afectaron a cierto número de ciudadanos de la Unión. Esos accidentes, sumados a los tres registrados en 2013, revelan un alto índice de siniestralidad y, con él, la existencia de deficiencias de seguridad sistémicas.
- (66) Basándose en la información procedente de las consultas celebradas entre la CAAN, por un lado, y la Comisión y la AESA, por el otro, el Comité de Seguridad Aérea revisó por primera vez en su reunión de junio de 2013 la situación de Nepal en lo tocante a la seguridad de la aviación.
- (67) A pesar de las graves deficiencias observadas y del alto número de accidentes aéreos, el Comité de Seguridad Aérea se sintió satisfecho con las iniciativas tomadas por las autoridades competentes nepalíes. No obstante, hizo saber que la revisión de los resultados de la ICVM que iba a efectuar la OACI y de otros datos en materia de seguridad podría conducir a la Comisión a tomar medidas en el marco del Reglamento (CE) n° 2111/2005.
- (68) 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 había presentado la CAAN a la OACI para corregir esos problemas no se terminó dentro del calendario previsto, y los SSC por tanto se mantuvieron. Todavía no se encuentra disponible el informe completo de la ICVM.
- (69) Más adelante, el 19 de noviembre de 2013, el Comité de Seguridad Aérea oyó las declaraciones de la CAAN sobre las medidas adoptadas para mejorar la seguridad de la aviación en Nepal. La Comisión y el Comité consideraron que, a pesar de los notables esfuerzos realizados por la CAAN, sigue habiendo fundados motivos de preocupación por la insuficiencia de los medios puestos para combatir los riesgos que afectan a la seguridad de la aviación.
- (70) El Comité oyó también las declaraciones de la Asociación de operadores de líneas aéreas de Nepal y de las compañías Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air y Shree Airlines.
- (71) Las declaraciones de las compañías aéreas abordaron principalmente el tema de la gestión de la seguridad y el de la formación de pilotos. El Comité de Seguridad Aérea se felicitó de la actitud profesional de las compañías en lo referente a la seguridad de la aviación en general.
- (72) Sin embargo, a pesar de los esfuerzos desplegados por la CAAN, sigue sin haber pruebas suficientes de una mejora clara y sostenible. Esta observación viene secundada por el hecho de que la OACI haya detectado aún un SSC, así como por la incapacidad para corregir con efectividad los problemas identificados por esa Organización.
- (73) Tanto la Comisión como el Comité de Seguridad Aérea consideran que, pese a encontrarse en un proceso de desarrollo de su capacidad, la CAAN sigue careciendo de la necesaria para dar cumplimiento a sus obligaciones internacionales.
- (74) Aunque algunas de las compañías aéreas nepalíes puedan disponer de los recursos necesarios para gestionar los problemas de seguridad con arreglo a sus obligaciones, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea estiman que la debilidad de la CAAN le imposibilita garantizar adecuadamente la seguridad de sus compañías.
- (75) Vista la situación que se describe en los considerandos (63) a (74) y atendiendo a los criterios comunes, se considera que ninguna de las compañías aéreas certificadas en Nepal cumple las normas de seguridad pertinentes. Todas ellas, por lo tanto, deben quedar sujetas a una prohibición de operar y han de ser incluidas en el anexo A.
- (76) la Comisión, con la asistencia de la AESA y de los Estados miembros, está dispuesta a realizar una visita sobre el terreno a Nepal —si es posible, antes de la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea— a fin de evaluar la capacidad de la CAAN y de las principales compañías aéreas del país y de determinar si cabe o no restringir de alguna manera la prohibición de operar que pesa sobre estas.
- (77) Reconociendo las dificultades a las que se enfrenta la CAAN, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea estudiarán las posibilidades de ampliar el programa de cooperación técnica que existe ya entre esa autoridad y la AESA.

Compañías aéreas de Filipinas

- (78) Cebu Pacific decidió no asistir a la reunión que celebró en junio de 2013 el Comité de Seguridad Aérea debido al accidente —salida de pista de una aeronave— que sufrió esa compañía el día 2 de ese mismo mes en el Aeropuerto Internacional de Davao.
- (79) Tras esa reunión, la autoridad de la aviación civil de Filipinas (la «CAAP») y la compañía Cebu Pacific han presentado diversos documentos para que la Comisión pueda obtener una visión más clara de las medidas de seguridad adoptadas por ellas a raíz del accidente. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea aprecian el continuo esfuerzo de mejora de la CAAP y aplauden su compromiso de transparencia con la Comisión en lo tocante al accidente.
- (80) La Comisión ha invitado a representantes de la CAAP y de Cebu Pacific a una reunión técnica para examinar con más detalle las medidas de seguridad adoptadas, así como otros aspectos de interés relacionados con el accidente.

- (81) Los Estados miembros toman nota de que la compañía Philippine Airlines reanudó sus vuelos a la Unión el 4 de noviembre de 2013 tras su salida del anexo A de la Lista de seguridad de la UE el mes de julio anterior. Los Estados miembros continuarán verificando el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de esa compañía en virtud del Reglamento (UE) n° 965/2012.

Compañías aéreas de la Federación Rusa

- (82) Con el fin de comprobar el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales, se están sometiendo hoy dentro del programa SAFA a inspecciones en pista prioritarias las aeronaves operadas por varias compañías aéreas certificadas en la Federación Rusa que vuelan a aeropuertos de la Unión. Las autoridades competentes de los Estados miembros y la AESA informan periódicamente a sus homólogas rusas de los problemas detectados y las invitan a tomar medidas para garantizar el cumplimiento de las normas de la OACI.
- (83) Al mismo tiempo, la Comisión mantiene con las autoridades competentes rusas un diálogo permanente sobre las cuestiones de seguridad de la aviación y, en particular, sobre la necesidad de combatir adecuadamente los riesgos que puedan derivarse de la deficiente seguridad de las compañías aéreas certificadas en la Federación Rusa.
- (84) El 7 de noviembre de 2013, la Comisión, asistida por la AESA y por varios Estados miembros, celebró una reunión con los representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo (la «FATA»). En esa reunión, además de hacer una exposición de las medidas emprendidas por las autoridades y por las compañías aéreas afectadas para corregir los problemas detectados durante las inspecciones en pista del programa SAFA, la FATA declaró tener bajo control el funcionamiento de las compañías aéreas y estar preparada para intervenir en caso necesario. Afirmó, asimismo, que, para comprobar el nivel de cumplimiento de las compañías, utiliza de forma regular los resultados del SAFA en las inspecciones de certificación y en la expedición de autorizaciones concretas.
- (85) A esa reunión del 7 de noviembre se invitó también a representantes de la compañía Kogalymavia para que explicaran el fuerte aumento de las inspecciones del SAFA dirigidas a ella. La autoridad competente rusa declaró que había sometido a esa compañía a una inspección no programada y que en ella se habían detectado graves deficiencias en los sectores de la aeronavegabilidad, de las operaciones de vuelo y de la gestión de la seguridad. Se decidió entonces que la compañía corrigiera la totalidad de esas deficiencias en el plazo de un mes y que, dentro de las dos semanas siguientes a su final, la FATA realizara una inspección de seguimiento para decidir si limitar, suspender o revocar el certificado de operador aéreo (AOC) de la compañía. La Comisión señaló que, además de una intensificación de la supervisión actual, era preciso revisar detenidamente la flota y las operaciones de Kogalymavia para comprobar si mejoraban o no con rapidez la condición técnica de las aeronaves y la seguridad de los vuelos. Debe señalarse, en este sentido, que en caso de que la situación de Kogalymavia no mejore o de que las medidas adoptadas por las autoridades

no sean las adecuadas, la Comisión emprenderá la acción que sea oportuna, y así lo hará también la autoridad competente irlandesa dado que algunas de las aeronaves de la flota de esa compañía se encuentran registradas en Irlanda.

- (86) La Comisión y la AESA seguirán sometiendo a una estrecha vigilancia los niveles de seguridad de las compañías aéreas certificadas en la Federación Rusa que operen en la Unión. A tal fin, y 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 pista dirigidas a las aeronaves de esas compañías. La Comisión continuará intercambiando con las autoridades competentes rusas la información de seguridad que sea de interés a fin de comprobar que los problemas detectados en las inspecciones en pista del SAFA sean corregidos adecuadamente por las compañías aéreas afectadas.
- (87) En caso de que los resultados de las inspecciones en pista 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.

Compañías aéreas de Yemen (Yemen Airways)

- (88) El 25 de junio de 2013 se publicó el informe de la investigación a la que se sometió el accidente que había sufrido la compañía Yemen Airways (Yemenia) en Moroni, Comoras, el 29 de junio de 2009 (2254 UTC). De conformidad con las normas internacionales, dicho informe fue publicado por el Estado de las Comoras pero con la participación de otros Estados (Francia, Estados Unidos y Yemen, entre otros). Algunos de los participantes expresaron su preocupación por el tiempo transcurrido entre la fecha del accidente y la fecha de publicación del informe final.
- (89) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea se felicitaron de la publicación de ese informe. De acuerdo con sus conclusiones, el accidente se debió a una desacertada maniobra de la tripulación en el control de la trayectoria de vuelo de la aeronave que condujo a esta a una situación de bloqueo sin recuperación, provocando su impacto con el mar. El factor que precedió a esa situación de bloqueo fue una maniobra visual sin control efectuada durante un procedimiento nocturno de aproximación en circuito. El informe señala también que la tripulación de Yemenia carecía probablemente de la preparación mental necesaria para reaccionar de la forma debida ante las diversas alarmas del puesto de pilotaje de la aeronave e indica que faltó un procedimiento claro para que la tripulación lo aplicara en caso de que estuvieran fuera de servicio una de las dos o las dos series de luces de alineación de la pista de aterrizaje.
- (90) El informe del accidente ofrece tres recomendaciones principales: en primer lugar, que las autoridades comorienses establezcan con carácter permanente medidas de emergencia para la búsqueda y subsiguiente salvamento de aeronaves accidentadas en el mar cerca de sus aeródromos; en segundo lugar, que las autoridades yemeníes

garanticen que todas las tripulaciones que realicen vuelos a Moroni hayan recibido la formación necesaria para la aplicación del procedimiento de maniobra visual con derrota prescrita (*Visual Manoeuvring with Prescribed Track* o MVI); y, en tercer lugar, que las autoridades yemeníes revisen la formación de los pilotos de Yemenia en lo referente específicamente a su capacidad de reacción ante las situaciones de emergencia.

- (91) A raíz de la publicación del informe, la Comisión organizó una reunión en Bruselas el 1 de julio de 2013 con la asistencia del Comité Árabe de Aviación Civil (ACAC) y de la Autoridad meteorológica y de aviación civil (CAMA) de Yemen. La reunión se celebró para ofrecer a la CAMA la posibilidad de exponer sus puntos de vista sobre las principales conclusiones y recomendaciones del informe del accidente. La Comisión, por su parte, explicó en una carta de 10 de septiembre que, aunque no deseaba entrar en los tecnicismos de ese informe, sí quería centrarse en el nivel de seguridad de Yemenia y en los controles de seguridad a ella aplicados, dado que esa compañía transporta regularmente a ciudadanos europeos. La Comisión expresaba, asimismo, su deseo de saber más sobre las medidas concretas que hubiesen adoptado la CAMA y Yemenia a raíz de la publicación del informe.
- (92) Al no recibir ninguna respuesta, la Comisión remitió una nueva carta el 30 de octubre. En ella advertía que, para evitar una citación en virtud del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2111/2005, era indispensable dar con urgencia una respuesta a sus preguntas anteriores.
- (93) Por carta de 7 de noviembre de 2013, la CAMA respondió finalmente a la petición de la Comisión facilitando algunos datos sobre las medidas de seguridad adoptadas por ella como consecuencia del accidente. Esa información servirá de base para la reunión que se celebrará con representantes de la CAMA y de Yemenia. De los resultados de dicha reunión dependerá que la Comisión mantenga las consultas formales con Yemenia y con los responsables de la supervisión reglamentaria de las compañías aéreas certificadas en Yemen o que considere, por el contrario, la necesidad de proceder a una citación en virtud del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Zambia

- (94) El Reglamento (CE) n° 619/2009 de la Comisión, de 13 de julio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006, dispuso que todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades responsables de la supervisión reglamentaria de Zambia quedasen incluidas en el anexo A.
- (95) Esa inclusión, basada en los criterios comunes del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se apoyó, entre otras pruebas, en las deficiencias reveladas por una auditoría que se efectuó en febrero de 2009 dentro del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI y que dio como resultado la detección de un problema de seguridad importante (SSC)

en el sector de las operaciones de aeronaves y de los procedimientos de certificación y supervisión aplicados por la autoridad de la aviación civil de Zambia.

- (96) Más adelante, en diciembre de 2012, la OACI visitó Zambia con el fin de efectuar una ICVM centrada en el SSC que había detectado la USOAP en febrero de 2009 y en las medidas correctoras que habían presentado para su corrección las autoridades de ese país. Tras esa misión, el Comité de Validación SSC de la OACI concluyó que el SSC podía considerarse resuelto.
- (97) La Comisión, por su parte, ha presentado al Comité de Seguridad Aérea información actualizada sobre la correspondencia que ha mantenido recientemente con las autoridades zambianas.
- (98) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea aplauden los avances realizados hasta ahora por el Departamento de Aviación Civil de Zambia y animan a las autoridades del país a seguir trabajando para que, en su momento y tras las necesarias verificaciones, pueda considerarse la oportunidad de relajar las restricciones operativas actuales.
- (99) 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 compañías aéreas sujetas a una prohibición o restricción de operar dentro de la Unión.
- (100) Debe modificarse, pues, el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consonancia con lo expuesto.
- (101) 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 texto del anexo A se sustituye por el del anexo A del presente Reglamento.
2. El texto del anexo B se sustituye por el del 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 3 de diciembre de 2013.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente*
Siim KALLAS
Vicepresidente

ANEXO A

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	República de Ghana
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Islámica de Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islámica de Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islámica de Afganistán
PAMIR AIRLINES	Desconocido	PIR	República Islámica de Afganistán
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	República Islámica de Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines, incluida en el anexo B, en particular:			República de Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	República de Angola
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
HELIMALONGO	AO 005-01/11	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
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

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
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
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)
ARMY 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)

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
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	EXY	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
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	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministerial (ordonnance No. 78/205)	LCG	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
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)
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

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
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
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

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
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconocido	República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Desconocido	República de Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconocido	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconocido	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconocido	República de Indonesia
BATIK AIR	121-050	BTK	República de Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	República de Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	República de Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República de Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República de Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República de Indonesia
EASTINDO	135-038	Desconocido	República de Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconocido	República de Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
HEAVY LIFT	135-042	Desconocido	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República de Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Desconocido	República de Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	República de Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	República de Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República de Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Desconocido	República de Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República de Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República de Indonesia

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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconocido	República de Indonesia
MARTABUANA ABADION	135-049	Desconocido	República de Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconocido	República de Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Desconocido	República de Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Desconocido	República de Indonesia
SMAC	135-015	SMC	República de Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República de Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconocido	República de Indonesia
SURYA AIR	135-046	Desconocido	República de Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Desconocido	República de Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconocido	República de Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconocido	República de Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República de Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República de Indonesia
UNINDO	135-040	Desconocido	República de Indonesia

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
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
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

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 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	CRS	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
HELI SKY	Desconocido	HAC	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	República Kirguisa
KYRGYZ AIRLINES	Desconocido	KGZ	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	SGL	República Kirguisa
S GROUP INTERNATIONAL	Desconocido	IND	República Kirguisa
SKY BISHKEK	Desconocido	BIS	República Kirguisa
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

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
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Desconocido	República de Mozambique
AEROVISA0 DE MOCAMBIQUE	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Desconocido	República de Mozambique
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconocido	República de Mozambique
CR AVIATION	MOZ-14	Desconocido	República de Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Desconocido	República de Mozambique
ETA - AIR CHARTER	MOZ-04	Desconocido	República de Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Desconocido	República de Mozambique
KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	República de Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM, S.A.)	MOZ-01	LAM	República de Mozambique
MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	República de Mozambique
OHI	MOZ-17	Desconocido	República de Mozambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Desconocido	República de Mozambique
SOLENTA AVIATION (antiguamente CFA – MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Desconocido	República de Mozambique
TTA SARL	MOZ-16	Desconocido	República de Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Desconocido	República de Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Desconocido	República de Mozambique
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Desconocido	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconocido	Nepal
BUDDHA AIR	014/96	Desconocido	Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Desconocido	Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Desconocido	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconocido	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
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconocido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORTATION	003/2000	RNA	Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	Desconocido	Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Desconocido	Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Desconocido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Desconocido	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	Nepal
TARA AIR	053/2009	MNA	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Desconocido	Nepal
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de las Filipinas responsables de la supervisión normativa, excepto Philippine Airlines, en particular:			República de Filipinas
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Desconocido	República de Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	República de Filipinas
AIR 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	Desconocido	República de Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconocido	República de Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Desconocido	República de Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	República de Filipinas
CM AERO SERVICES	20110401	Desconocido	República de Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	2010034	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
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconocido	República de Filipinas
INAE AVIATION CORP.	2010028	Desconocido	República de Filipinas
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Desconocido	República de Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República de Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconocido	República de Filipinas
LION AIR	2009019	Desconocido	República de Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconocido	República de Filipinas
MAGNUM AIR	2012051	Desconocido	República de Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconocido	República de Filipinas
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Desconocido	República de Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Desconocido	República de Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009004	Desconocido	República de Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Desconocido	República de Filipinas
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Desconocido	República de Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Desconocido	República de Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconocido	República de Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	República de Filipinas
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Santo Tomé y Príncipe
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

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
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Santo Tomé y Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconocido	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconocido	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Sudán
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República de Sudán
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República de Sudán
BADER AIRLINES	035	BDR	República de Sudán
BENTIUI 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

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
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	República de Sudán
KUSH AVIATION	060	KUH	República de Sudán
MARSLAND COMPANY	040	MSL	República de Sudán
MID AIRLINES	025	NYL	República de Sudán
NOVA AIRLINES	046	NOV	República de Sudán
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	República de Sudán
SUN AIR COMPANY	051	SNR	República de Sudán
TARCO AIRLINES	056	TRQ	República de Sudán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Suazilandia
SWAZILAND AIRLINK	Desconocido	SZL	Suazilandia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Zambia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
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 dentro de la flota Boeing B767, según se menciona en el AOC; aeronaves dentro de la flota Boeing B757, según se menciona en el AOC; aeronaves dentro de la flota Airbus A319/320/321, según se menciona en el AOC	Aruba (Reino de los Países Bajos)
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

⁽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
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
IRAN AIR (*)	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	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

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
				ATR 42-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-320 y 3 aeronaves de tipo DHC 6-300		

(¹) Solo se permite a Air Astana utilizar para su nivel actual de operaciones en la UE los tipos de aeronaves especificados anteriormente, siempre que estén 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^o 590/2010, DO L 170 de 6.7.2010, p. 15.