

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/2215 DE LA COMISIÓN

de 30 de noviembre de 2017

que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o cuya explotación queda sujeta a restricciones dentro de la Unión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión ⁽²⁾ estableció la lista que recoge las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (2) En aplicación del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, algunos Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea («EASA») comunicaron a la Comisión datos que son pertinentes para la actualización de dicha lista. Asimismo, terceros países y organizaciones internacionales también comunicaron información pertinente. Atendiendo a esa información, procede actualizar la lista.
- (3) Todas 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 que podrían conducir a la decisión de imponer una prohibición de explotación dentro de la Unión o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación en el caso de las compañías ya incluidas en la lista.
- (4) La Comisión brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar los documentos facilitados por los Estados miembros, así como de comunicar sus observaciones por escrito y hacer una presentación oral ante la Comisión y ante el Comité establecido por el Reglamento (CEE) n.º 3922/1991 del Consejo ⁽³⁾ (en lo sucesivo, el «Comité de Seguridad Aérea»).
- (5) La Comisión ha facilitado al Comité de Seguridad Aérea información actualizada sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión ⁽⁴⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Guinea Ecuatorial,

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

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

⁽³⁾ Reglamento (CEE) n.º 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).

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

Nepal, Nigeria, San Vicente y las Granadinas, Tailandia, Ucrania y Venezuela. La Comisión también ha informado al Comité de Seguridad Aérea sobre la situación de la seguridad aérea en Afganistán, Bolivia, India, Indonesia, Irak, Kazajistán, Libia, Moldavia, Mozambique y Zambia y sobre las consultas técnicas con Rusia.

- (6) La EASA presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea los resultados del análisis de los informes de las auditorías realizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional («OACI») en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional. En este contexto, se invitó también a los Estados miembros a conceder prioridad a las inspecciones en rampa de aquellas compañías aéreas cuyas certificaciones hayan sido expedidas por terceros países en los cuales la OACI haya detectado la existencia de problemas de seguridad significativos o en los cuales la EASA haya observado deficiencias significativas en sus sistemas de supervisión de la seguridad. Además de las consultas evacuadas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la priorización de las inspecciones en rampa permitirá obtener más información sobre el nivel de seguridad que ofrezcan las compañías aéreas con certificaciones de esos terceros países.
- (7) La EASA también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizado en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras («SAFA») de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽¹⁾.
- (8) Además, la EASA informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea acerca de los proyectos de asistencia técnica realizados en terceros países afectados por las medidas o los requisitos de seguimiento del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. Facilitó información sobre los planes y peticiones de mayor asistencia técnica y cooperación a fin de reforzar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil para contribuir a resolver los casos de incumplimiento de las normas internacionales de aviación civil aplicables. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y la EASA. A este respecto, la Comisión reiteró la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la base de datos de la Red de Colaboración y Asistencia en Seguridad Operacional de la OACI («SCAN» en sus siglas en inglés), acerca de la asistencia técnica que están prestando la Unión y sus Estados miembros para mejorar la seguridad aérea en todo el mundo.
- (9) Eurocontrol puso al día a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre la función de alarma del programa SAFA y presentó las estadísticas actuales sobre los mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de la Unión

- (10) Tras el análisis efectuado por la EASA de la información obtenida en las inspecciones en rampa realizadas a las aeronaves de las compañías aéreas de la Unión y en las inspecciones de normalización efectuadas por la EASA, así como en inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron medidas de ejecución e informaron de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea.
- (11) Los Estados miembros reiteraron su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que cualquier información pertinente en materia de seguridad indique la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento por parte de alguna compañía aérea de la Unión de las normas de seguridad aplicables.

Compañías aéreas de Guinea Ecuatorial

- (12) El 7 de junio de 2017, representantes de la Comisión y de la EASA se reunieron con representantes de la Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial («AAGE»). El objeto de esta reunión era reanudar las consultas después de la última reunión, celebrada en 2013. La AAGE comunicó a la Comisión y a la EASA las medidas adoptadas para mejorar el cumplimiento de los requisitos de la OACI en cuanto al sistema de supervisión de la seguridad y también destacó los esfuerzos políticos destinados a poner en práctica las reformas.
- (13) En dicha reunión, la AAGE reconoció que, en el pasado, las compañías aéreas de Guinea Ecuatorial no habían sido certificadas de conformidad con los requisitos de la OACI. Por esta razón, la AAGE había revocado las certificaciones de varias compañías aéreas certificadas en el país e introdujo el nuevo proceso de certificación de cinco fases para el resto de las compañías aéreas. La AAGE también facilitó información sobre su plan de personal y contratación, registro de aeronaves, programa de recertificación de las compañías aéreas y programa de supervisión de la seguridad.

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

- (14) Como se señaló en el contexto de la auditoría de la OACI de febrero de 2017, la AAGE alcanzó una tasa de aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad aérea del 62,5 %, en aumento de aproximadamente un 10 %.
- (15) Del 16 al 20 de octubre de 2017 la Unión efectuó una visita de evaluación de la seguridad en Guinea Ecuatorial. En la visita participaron expertos de la Comisión, la EASA y los Estados miembros. En la visita se evaluó el trabajo de la AAGE mediante visitas a las dos compañías aéreas activas certificadas en Guinea Ecuatorial. Se constató que la estructura organizativa de la AAGE, que es una autoridad de aviación civil independiente y autónoma de reciente creación, que comenzó sus actividades de supervisión de la seguridad en 2012, es adecuada para el nivel de las actividades de aviación en Guinea Ecuatorial. También se constató que la AAGE abarca todos los ámbitos de la aviación civil y que dispone de sus propios presupuesto y recursos. En cambio, se observó que la AAGE necesita inspectores debidamente cualificados, especialmente en el ámbito de las operaciones de vuelo, en particular por lo que se refiere al transporte aéreo comercial, para poder llevar a cabo de forma correcta y eficaz la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial.
- (16) En la visita quedó demostrado que Guinea Ecuatorial dispone de un sistema normativo completo. La AAGE está actualizando la normativa para ajustarse a la evolución reciente de las normas internacionales de seguridad aérea, pero se basa en gran medida en los certificados, licencias y autorizaciones que otras autoridades y organizaciones han emitido, sin realizar su propia verificación, que es una parte esencial de sus funciones de supervisión de la seguridad. Por lo tanto, este proceso de verificación debe incluirse en los procedimientos de la AAGE y ejecutarse correctamente.
- (17) En la visita, la AAGE expuso que actualmente solo hay dos compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial, *CEIBA Intercontinental* y *Cronos Airlines*. Han sido revocados los certificados de operador aéreo de las compañías aéreas *Punto Azul* y *Tango Airways*.
- (18) Como parte de la evaluación sobre el terreno de la Unión, se visitó *CEIBA Intercontinental* y se constató ha observado que todavía trabaja con el antiguo certificado de operador aéreo y solo ha llegado hasta la segunda fase del actual procedimiento de certificación de operador aéreo en cinco fases. *CEIBA Intercontinental* está sometida a muchos cambios, lo que hace que le falten actualizaciones y autorizaciones de manuales de vuelo y de mantenimiento esenciales y otra documentación. Además, estos manuales y documentación aún no se han adaptado a las operaciones y a las aeronaves de la compañía. Su sistema de gestión de la seguridad está en desarrollo y la compañía aún tiene que incorporar un análisis de riesgos significativo. Sus políticas de seguridad están redactadas y establecidas, pero no se comunican de forma clara y amplia a toda la organización. Su sistema de calidad también necesita más desarrollo.
- (19) La visita a la compañía aérea *Cronos Airlines* puso de manifiesto que la empresa es consciente de la normativa de aviación aplicable en Guinea Ecuatorial y está haciendo esfuerzos para aplicarla. Ha superado el actual procedimiento de certificación de operador aéreo en cinco fases. Renovó su certificado de operador aéreo en enero de 2017. Se constató, sin embargo, que varios manuales no se habían adaptado a sus operaciones reales y que su sistema de calidad no está plenamente desarrollado. También se observó que el sistema de gestión de la seguridad de *Cronos Airlines* está aún en fase de desarrollo y se encuentra en la segunda de las cuatro fases de aplicación de un sistema de gestión de la seguridad. Sus políticas de seguridad están redactadas y establecidas, y también se comunican de forma clara y amplia a toda la organización. Ha inscrito voluntariamente sus aviones en un programa de análisis de datos de vuelo.
- (20) El 14 de noviembre de 2017, la AAGE, *CEIBA Intercontinental* y *Cronos Airlines* tuvieron la oportunidad de ser oídas por la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. En su comparecencia, el representante de Guinea Ecuatorial expresó el firme compromiso de su Gobierno en seguir mejorando la seguridad del transporte aéreo en su país, con el fin de establecer una buena conectividad nacional y regional. La AAGE informó sobre las medidas correctoras que se ponen en práctica para resolver las carencias observadas por la Unión en su visita de evaluación. La AAGE considera que se necesita un año para la aplicación de dichas medidas correctoras.
- (21) De la información facilitada en la comparecencia por *CEIBA Intercontinental* en cuanto al plan de medidas correctoras de las carencias observadas por la Unión en su visita de evaluación no se desprende que la empresa haya analizado las causas subyacentes, sino solo que se aplican medidas correctoras inmediatas, pero no medidas preventivas a largo plazo.

- (22) En su comparecencia, *Cronos Airlines* presentó las medidas correctoras de las carencias observadas por la Unión en su visita de evaluación, indicando que había analizado las causas subyacentes, aplicado medidas correctoras inmediatas y otras destinadas a prevenir la repetición de los problemas detectados.
- (23) Sobre la base de toda la información disponible, incluidos los resultados de la evaluación sobre el terreno realizada por la Unión y la información facilitada en la comparecencia de 14 de noviembre de 2017, se considera que la AAGE ha mejorado considerablemente el sistema de supervisión de la seguridad aérea de Guinea Ecuatorial, que sigue no obstante presentando deficiencias importantes. Se considera que la AAGE todavía no tiene capacidad para ejercer plenamente sus responsabilidades de supervisión de las compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial. Así lo demuestra el hecho de que las compañías aéreas estén certificadas y la supervisión de seguridad se lleve a cabo sin disponer de inspectores debidamente cualificados; asimismo, algunas de las carencias observadas por la Unión en su visita de evaluación no habían sido identificadas por la propia AAGE durante sus actividades de certificación y supervisión. Por lo tanto, en el momento actual no hay pruebas suficientes que justifiquen una decisión de anular o modificar la prohibición de explotación de todas las compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial. Sin embargo, dado que sus certificados de operador aéreo han sido revocados, *Punto Azul* y *Tango Airways* deben suprimirse de la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación.
- (24) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse suprimiendo las compañías aéreas *Punto Azul* y *Tango Airways* del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.

Compañías aéreas de Nepal

- (25) El 5 de marzo de 2017, la Autoridad de Aviación Civil de Nepal («CAAN») envió una carta a la Comisión informando sobre la situación actual del sistema de vigilancia de la seguridad en Nepal. Tras la recertificación en 2015 de todas las compañías aéreas de Nepal, la CAAN repitió el ejercicio en 2016, asistida por la OACI, con el fin de revalidar nuevamente los certificados de operador aéreo.
- (26) El 13 de marzo de 2017, el Ministerio de Asuntos Exteriores de Nepal presentó a la Delegación de la UE en Katmandú documentación adicional en la que se exponen los avances, que incluía un extracto del informe de la visita a Nepal del equipo de acción conjunta de la OACI. En los ámbitos de la aeronavegabilidad y las operaciones, el equipo de la OACI formuló varias observaciones que reiteraban las de anteriores visitas, como la realizada por la Unión, de febrero de 2014, y la misión de asistencia técnica de la Unión, de octubre de 2015. Vista toda esa información, la Comisión pidió el 4 de julio de 2017 información adicional a la CAAN.
- (27) Del 4 al 11 de julio de 2017 tuvo lugar una misión de validación coordinada de la OACI en Nepal, partiendo de cuyos resultados, la OACI anunció el 27 de julio de 2017 que las autoridades competentes de Nepal habían solucionado el problema de seguridad significativo en relación con la certificación de las compañías aéreas.
- (28) El 3 de agosto de 2017, la CAAN facilitó la información solicitada por la Comisión: los titulares de los certificados de operador aéreo, los resultados de las actividades de supervisión de la seguridad, las aeronaves registradas en Nepal, los accidentes y los incidentes graves, las medidas de ejecución, la organización y la normativa y las actividades de asistencia técnica en Nepal. En cambio, la CAAN no comunicó el seguimiento de las recomendaciones de los informes de investigación de accidentes publicados.
- (29) El 7 de noviembre de 2017, la CAAN presentó el informe final de la misión de validación coordinada de la OACI del 4 al 11 de julio de 2017, que da cuenta de una mayor tasa (66 %) de aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad aérea, aunque también pone de manifiesto que aún es preciso mejorar en cuanto al personal técnico cualificado y a la resolución de los problemas de seguridad. La OACI no investigó la concesión de licencias al personal de vuelo, que era uno de los motivos de preocupación en la visita de evaluación realizada por la Unión de febrero de 2014.

- (30) Sobre la base de la información disponible, se considera que si bien la CAAN ha hecho algunos progresos en la aplicación de las normas internacionales de seguridad aérea, el sistema de supervisión de la seguridad aérea de Nepal sigue siendo insuficiente, como demuestra el hecho de que no se haya dado una actuación eficaz tras los accidentes, incluidos los accidentes mortales que han tenido lugar en los últimos años, a fin de evitar que se repitan.
- (31) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Nepal.

Compañías aéreas de Nigeria

- (32) La Comisión, con el apoyo de la EASA, sigue realizando un estrecho seguimiento de los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Nigeria. En sus cartas de 15 de mayo y 20 de junio de 2017, la Comisión subrayó que la Autoridad de Aviación Civil de Nigeria («NCAA») tiene que seguir de cerca las solicitudes que presenten a la EASA compañías aéreas certificadas en Nigeria para recibir la autorización de operador de tercer país («TCO»).
- (33) El 30 de mayo de 2017, la NCAA comunicó por carta a la Comisión su intención de llevar a cabo una extensa auditoría de las operaciones de la compañía aérea *Med-View Airline*, certificada en Nigeria, y comunicó también las acciones emprendidas por las autoridades competentes de Nigeria respecto del resto de las compañías aéreas del país.
- (34) La Comisión respondió el 10 de octubre de 2017 que esas actividades resultan insuficientes, habida cuenta de los requisitos aplicables y del crecimiento previsto de las actividades de aviación en Nigeria. Se informó a las autoridades competentes de Nigeria que se abrían consultas en virtud del artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (35) El 30 de octubre de 2017, representantes de la Comisión y de la EASA celebraron una reunión de consulta técnica con altos representantes de la NCAA. Se trataba de que la NCAA explicara las medidas correctoras y preventivas que había tomado con respecto a *Med-View Airline* y las demás compañías aéreas certificadas en Nigeria. En su presentación, la NCAA aportó pruebas de una cierta mejora de la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas de las que son responsables las autoridades nigerianas según la reglamentación internacional aplicable.
- (36) La NCAA informó a la Comisión y a la EASA sobre las medidas adoptadas para mejorar el cumplimiento de los requisitos de la OACI relativos a un sistema de supervisión de la seguridad. También facilitó información sobre la auditoría de *Med-View Airline* y otras compañías aéreas registradas en Nigeria, a saber, *Arik Air*, *Air Peace* y *Kabo Air*, así como sobre el número de agentes de la NCAA, la formación y cualificación de los inspectores y el programa de supervisión de la seguridad. La NCAA ha establecido y aplica un programa de vigilancia de operaciones de vuelo y de aeronavegabilidad para garantizar el cumplimiento continuo de la normativa. Nigeria está poniendo en práctica su programa nacional de seguridad, que persigue aplicar plenamente antes de final de 2018.
- (37) La información disponible, incluida la presentada por la NCAA en la reunión de 30 de octubre de 2017, da indicios de que está mejorando el sistema de supervisión de la seguridad en Nigeria. Está claro que sigue siendo de primerísima importancia llevar a cabo tales mejoras. Concretamente, la necesidad de que la NCAA conozca las actividades previstas de las compañías aéreas que supervisa, así como la aplicación efectiva de su programa de supervisión de la seguridad, incluida la gestión de las constataciones. El 1 de noviembre de 2017, la Comisión pidió información adicional al respecto. Además, la Comisión pidió a la NCAA que disuadiera a los operadores aéreos nigerianos de solicitar a la EASA una autorización de TCO hasta que tengan plena confianza en que dichos operadores cumplen las normas internacionales de seguridad aérea.
- (38) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Nigeria.
- (39) Si una información pertinente al respecto indicase la existencia de riesgos inminentes de seguridad como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales de seguridad aérea, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Rusia

- (40) La Comisión, la EASA y las autoridades competentes de los Estados miembros prosiguen el estrecho seguimiento de los resultados de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia que operan en la Unión, en particular dando prioridad a las inspecciones en rampa de determinadas compañías aéreas rusas que deben efectuarse con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (41) El 20 de octubre de 2017, representantes de la Comisión y de la EASA se reunieron con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo («FATA»). Se trataba de analizar los resultados de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia sobre la base de los informes de las inspecciones en rampa realizadas entre el 6 de octubre de 2016 y el 5 de octubre de 2017 y detectar casos en los que pueden reforzarse las actividades de supervisión realizadas por la FATA.
- (42) Durante dicha reunión, la Comisión revisó más detenidamente los resultados de las inspecciones en rampa del programa SAFA de cuatro compañías aéreas certificadas en Rusia. Aunque no se encontraron problemas de seguridad, la FATA comunicó a la Comisión sus actividades de supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas.
- (43) Sobre la base de la información disponible, incluida la información proporcionada por la FATA en la reunión de consulta técnica de 20 de octubre de 2017, se considera que la FATA tiene la capacidad y la voluntad de resolver deficiencias de seguridad de compañías aéreas certificadas en Rusia. Por dichos motivos, la Comisión concluyó que no era necesaria la comparecencia ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de las autoridades de aviación rusas ni de ninguna de las compañías aéreas certificadas en Rusia.
- (44) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Rusia.
- (45) Los Estados miembros deben seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad aérea por parte de las compañías aéreas de Rusia, dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (46) Si tales inspecciones indicasen la existencia de riesgos inminentes de seguridad como consecuencia del incumplimiento de dichas normas, la Comisión podría verse obligada a tomar medidas contra las compañías aéreas de Rusia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de San Vicente y las Granadinas

- (47) El 2 de febrero de 2017, la compañía aérea *Mustique Airways*, registrada en San Vicente y las Granadinas, solicitó nuevamente a la EASA una autorización de TCO. La EASA le había denegado, por motivos de seguridad, una solicitud anterior de autorización de TCO. La EASA evaluó esta solicitud atendiendo a los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión (¹).
- (48) La EASA consideró aceptables los planes de medidas correctoras para abordar sus constataciones en relación con la solicitud de autorización de TCO de *Mustique Airways* y decidió proseguir la evaluación de la solicitud hasta disponer de todos los datos. El 11 de septiembre de 2017, la EASA comunicó a la Comisión que las últimas cuestiones estaban resueltas, por lo que podría expedir la autorización si la compañía fuese suprimida de la lista de seguridad aérea.
- (49) A raíz de esta información, la Comisión invitó a *Mustique Airways* a presentar en audiencia las medidas correctoras aplicadas y las medidas adoptadas para evitar la reaparición de las deficiencias de seguridad detectadas por la EASA en su evaluación previa a la concesión de la autorización de TCO. El 14 de noviembre de 2017, *Mustique Airways* presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sus medidas correctoras. Se trata de cambios significativos de la organización y aplicación de un sistema de gestión de la seguridad, mediante una nueva herramienta en línea y una nueva política de seguridad, mediante los cuales *Mustique Airways* aborda las causas subyacentes de las deficiencias y previene su reaparición.

(¹) Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

- (50) *Mustique Airways* comunicó asimismo medidas que había adoptado para aplicar una cultura de la seguridad aérea en su organización, tales como reuniones periódicas de seguridad, de dirección y de personal, destinadas a aumentar su sensibilización al respecto y mejorar el índice de notificación de incidentes de seguridad.
- (51) Sobre la base de toda la información disponible, incluida la evaluación realizada por la EASA y la información facilitada en la comparecencia, debe concluirse que *Mustique Airways* ha resuelto las deficiencias de seguridad detectadas y es capaz de abordar las que puedan surgir.
- (52) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que procede modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión suprimiendo la compañía aérea *Mustique Airways* del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (53) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en San Vicente y las Granadinas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (54) Si una información pertinente al respecto indicase la existencia de riesgos inminentes de seguridad como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales de seguridad aérea, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Tailandia

- (55) Del 20 al 27 de septiembre de 2017 tuvo lugar una misión de validación coordinada de la OACI en Tailandia para revisar las preguntas del protocolo que sirvieron de base para abordar el problema de seguridad significativo en Tailandia. La Autoridad de Aviación Civil de Tailandia («CAAT») adoptó medidas correctoras que se consideraron suficientes para resolver el problema de seguridad significativo, y la tasa de aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad aérea aumentó hasta el 41 % aproximadamente. No obstante, se está trabajando para seguir incrementando la aplicación efectiva y la CAAT espera una misión de validación coordinada de la OACI en 2018, que abarque todos los ámbitos del sistema de supervisión de la seguridad de la aviación civil.
- (56) El 13 de noviembre de 2017, la CAAT fue invitada a presentar información actualizada a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre las medidas correctoras adoptadas para mejorar la situación de la seguridad aérea en Tailandia.
- (57) La CAAT facilitó información sobre el tamaño y las actividades del sector de la aviación civil en Tailandia y los resultados de la misión de validación coordinada de la OACI, con inclusión de la resolución del problema de seguridad significativo. La CAAT también comunicó los avances en la aplicación del plan de sostenibilidad: preparación de un plan estratégico para el futuro próximo, actualización de la legislación y las reglamentaciones, organización de la CAAT y contratación de personal, financiación de sus actividades, y sistemas informáticos que utilizará en apoyo de sus actividades. Facilitó asimismo información sobre sus actividades de supervisión en relación con las compañías aéreas certificadas en Tailandia. La Comisión animó a la CAAT a proseguir sus esfuerzos en pro de la sostenibilidad de las mejoras de la seguridad aérea en Tailandia.
- (58) De la información disponible se desprende que el sistema de vigilancia de la seguridad en Tailandia ha mejorado. Concretamente, la CAAT aportó pruebas de los importantes avances logrados en el último año. La información disponible sobre las compañías aéreas certificadas en Tailandia no avala la decisión de imponerles una prohibición o restricciones de explotación.
- (59) Con el fin de realizar un seguimiento atento de la situación, deben proseguir las consultas con las autoridades tailandesas de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (60) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Tailandia.
- (61) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Tailandia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

- (62) Si una información pertinente al respecto indicase la existencia de riesgos inminentes de seguridad como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales de seguridad aérea, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Ucrania

- (63) El 19 de abril de 2017, la compañía aérea *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, certificada en Ucrania, solicitó nuevamente a la EASA una autorización de TCO. La EASA, que le había denegado una primera solicitud por razones de seguridad, evaluó esta nueva solicitud de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014.
- (64) En este contexto, los días 28 y 29 de junio de 2017, la EASA llevó a cabo una auditoría sobre el terreno en la sede de *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*. La auditoría permitió solventar todas las cuestiones pendientes desde la evaluación de la primera solicitud, si bien se observaron cinco nuevos problemas, en particular relacionados con la aeronavegabilidad. Ulteriormente, *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* presentó un plan de medidas correctoras a la EASA en respuesta a estas constataciones. Sobre la base de este plan de medidas correctoras, el 4 de octubre de 2017 todas las cuestiones quedaron resueltas a plena satisfacción de la EASA. La EASA comunicó esto a la Comisión y señaló que, por tanto, podría expedir la autorización si la compañía fuese suprimida de la lista de seguridad aérea.
- (65) Sobre esta base, se invitó a *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* a comparecer el 13 de noviembre de 2017 ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea. La empresa dio información detallada sobre la aplicación del plan de medidas correctoras elaborado en respuesta a las constataciones de la EASA en la auditoría de junio de 2017. Expuso asimismo que estaba llevando a cabo profundos cambios en su organización y sus procedimientos con el fin de reforzar su capacidad de cumplir las normas internacionales de seguridad aérea. Con vistas a garantizar la sostenibilidad de esas medidas y permitir un control efectivo de sus actividades, *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* también reestructuró su sistema interno de calidad.
- (66) Sobre la base de la información disponible, incluida la evaluación realizada por la EASA y la información facilitada en la comparecencia, debe concluirse que *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* ha resuelto las deficiencias de seguridad detectadas y es capaz de abordar las que puedan surgir.
- (67) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse suprimiendo la compañía aérea *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (68) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Ucrania de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (69) Si una información pertinente al respecto indicase la existencia de riesgos inminentes de seguridad como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales de seguridad aérea, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Venezuela

- (70) El 6 de marzo de 2017, la compañía aérea *Avior Airlines*, certificada en Venezuela, solicitó a la EASA una autorización de TCO. La EASA evaluó esa solicitud de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión.
- (71) Al evaluar la seguridad de *Avior Airlines* con vistas a la autorización de TCO, la EASA manifestó su preocupación por la incapacidad de *Avior Airlines* para demostrar que cumple los requisitos aplicables, y concluyó por tanto que proseguir la evaluación no conduciría a la expedición de una autorización, y que *Avior Airlines* no cumplía los requisitos aplicables del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión. Por ello, el 4 de octubre de 2017 la EASA denegó la solicitud por motivos de seguridad.

- (72) El 10 de octubre de 2017, la Comisión solicitó información al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) de Venezuela sobre las medidas adoptadas a raíz de la denegación por la EASA de la solicitud de TCO de *Avior Airlines*. Se iniciaban así las consultas con las autoridades responsables de la supervisión reglamentaria de las compañías aéreas certificadas en Venezuela, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006. Dado que las preocupaciones en materia de seguridad expresadas con motivo de la evaluación de seguridad de TCO realizada a *Avior Airlines* por la EASA no se habían resuelto, se brindó la oportunidad al INAC y a *Avior Airlines* de comparecer ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea el 26 de abril de 2017, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (73) El 13 de noviembre de 2017, el INAC dio información a la Comisión sobre las actividades de supervisión efectuadas en relación con las compañías aéreas certificadas en Venezuela en los últimos años, así como una descripción de la supervisión realizada en relación con la compañía aérea *Avior Airlines*.
- (74) En la comparecencia de 14 de noviembre de 2017, el INAC dio información a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre su estructura, funciones, competencias y recursos, el número de incidentes y accidentes de aviación, la aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad aérea, su situación con arreglo al programa de Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional de la FAA, y el número y tipo de organizaciones que supervisa. Explicó asimismo su proceso de supervisión y dio los resultados de las actividades de supervisión de la seguridad efectuadas respecto de *Avior Airlines* durante los últimos años. El INAC indicó que había aumentado el número de inspecciones de *Avior Airlines* porque dicha compañía aérea había ampliado su flota. Esto hizo que se observaran numerosas deficiencias de seguridad en *Avior Airlines*, en particular en los ámbitos de la formación del personal, la gestión de los cambios y el sistema de control de documentos.
- (75) El INAC indicó que no estaba al corriente de las constataciones relativas a las compañías aéreas certificadas en Venezuela durante las inspecciones en rampa realizadas por los Estados miembros y manifestó su disposición a colaborar con la EASA para garantizar su adecuado seguimiento.
- (76) De la información se desprende que el INAC debe seguir desarrollando su capacidad de inspección de las compañías aéreas de las que es responsable.
- (77) En la comparecencia, *Avior Airlines* comunicó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea las medidas correctoras adoptadas para resolver los graves problemas detectados por la EASA en su evaluación de seguridad para la autorización de TCO, tales como el control de la aeronavegabilidad y el mantenimiento, la aplicación y el seguimiento de las directrices de aeronavegabilidad y el sistema de gestión de la seguridad y la calidad. Sin embargo, *Avior Airlines* demostró una evidente falta de concienciación y comprensión de la gravedad de las cuestiones de seguridad planteadas por la EASA y detectadas por los Estados miembros mediante inspecciones en rampa. Por otra parte, las medidas adoptadas por *Avior Airlines* muestran la ausencia de un verdadero análisis de las causas subyacentes y de planes adecuados de medidas correctoras para evitar que vuelvan a producirse incumplimientos iguales o semejantes a los que dieron origen a dichos problemas.
- (78) La información disponible, basada en la evaluación de seguridad para la autorización de TCO realizada por la EASA, las inspecciones en rampa realizadas por los Estados miembros y la información facilitada por el INAC y por *Avior Airlines*, pone de manifiesto graves deficiencias de seguridad por parte de *Avior Airlines*. De esa información se desprende también que *Avior Airlines* no está en condiciones de subsanar dichas deficiencias de seguridad, como demuestra, entre otras cosas, el inadecuado e insuficiente plan de acción de medidas correctoras que la compañía presentó en respuesta a las constataciones de la EASA y la falta de respuesta adecuada a las constataciones de las inspecciones en rampa realizadas por los Estados miembros.
- (79) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse añadiendo la compañía aérea *Avior Airlines* al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (80) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Venezuela de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (81) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad aérea, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (82) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.

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

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

- 1) El anexo A se sustituye por el texto del anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo B se sustituye por el texto del anexo II 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 30 de noviembre de 2017.

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

ANEXO I

«ANEXO A

LISTA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA PROHIBIDA DENTRO DE LA UNIÓN,
CON EXCEPCIONES ⁽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	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabue
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Islámica de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Afganistán
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistán
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistán
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines, incluida en el anexo B, en particular:			Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angola
AIR GICANGO	009	Desconocido	Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	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	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador
DIEXIM	007	Desconocido	Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconocido	Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Angola
HELIANG	010	Desconocido	Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconocido	Angola
MAVEWA	016	Desconocido	Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconocido	Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconocido	Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Desconocido	Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconocido	Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC /0112/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC /0053/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC /0056/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC /00625/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	República Democrática del Congo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC /0028/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC /0064/2010	Desconocido	República Democrática 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	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Desconocido	República Democrática del Congo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	República Democrática del Congo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Desconocido	República Democrática del Congo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades del Estado de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Gabonesa responsables de la supervisión normativa, excepto Afrijet y SN2AG, incluidas en el anexo B, en particular:			Gabón
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G /DSA	EKG	Gabón
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G /DSA	LGE	Gabón
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T.)	008/MTAC/ANAC-G /DSA	NRG	Gabón
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G /DSA	SKG	Gabón
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G /DSA	SVG	Gabón
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G /DSA	Desconocido	Gabón
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air y Batik Air, en particular:			Indonesia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconocido	Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	Indonesia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Desconocido	Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	Indonesia
AMA	135-054	Desconocido	Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonesia
EASTINDO	135-038	ESD	Indonesia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Desconocido	Indonesia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Desconocido	Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconocido	Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconocido	Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesia
HEVILIFT AVIATION	135-042	Desconocido	Indonesia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Desconocido	Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonesia
INDO STAR AVIATION	135-057	Desconocido	Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonesia
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Desconocido	Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonesia
MARTA BUANA ABADI	135-049	Desconocido	Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconocido	Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	Indonesia
MY INDO AIRLINES	121-042	Desconocido	Indonesia
NAM AIR	121-058	Desconocido	Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconocido	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	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	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Indonesia
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Desconocido	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesia
SURYA AIR	135-046	Desconocido	Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indonesia
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesia
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Desconocido	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesia
UNINDO	135-040	Desconocido	Indonesia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Desconocido	Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			Kirguistán
AIR BISHKEK (antiguamente EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirguistán
AIR MANAS	17	MBB	Kirguistán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirguistán
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirguistán
HELI SKY	47	HAC	Kirguistán
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirguistán
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirguistán
S GROUP INTERNATIONAL (antiguamente S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirguistán
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirguistán

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	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirguistán
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirguistán
TEZ JET	46	TEZ	Kirguistán
VALOR AIR	07	VAC	Kirguistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Liberia responsables de la supervisión normativa.			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Libia
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBIAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática Federal de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconocido	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconocido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Desconocido	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconocido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	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	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconocido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República 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 LEONA 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 la República de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sudán
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	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	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconocido	Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudán
SUN AIR	51	SNR	Sudán
TARCO AIR	56	TRQ	Sudán»

ANEXO II

«ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo Boeing B737-700, aeronaves de tipo Boeing B777-200, aeronaves de tipo Boeing B777-300 y aeronaves de tipo Boeing B777-300ER.	Toda la flota salvo: aeronaves de la flota de Boeing B737-700, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Boeing B777-200, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Boeing B777-300, según se menciona en el AOC y aeronaves de la flota de Boeing B777-300ER, según se menciona en el AOC.	Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336).	Comoras
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Gabón	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo Falcon 50, dos aeronaves de tipo Falcon 900.	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabón
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	Gabón	Toda la flota salvo: una aeronave de tipo Challenger CL-601, una aeronave de tipo HS-125-800.	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG.	Gabón; Sudáfrica
IRAN AIR	FS100	IRA	Irán	Todas las aeronaves de tipo Fokker F100 y de tipo Boeing B747.	Aeronaves de tipo Fokker F100, según se menciona en el AOC; aeronaves de tipo Boeing B747, según se menciona en el AOC.	Irán
AIR KORYO	GAC-AOC /KOR-01	KOR	Corea del Norte	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633.	Corea del Norte

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

⁽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.