

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/830 DE LA COMISIÓN****de 15 de mayo de 2017****que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación 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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 4, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 <sup>(2)</sup> establece la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (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 (en lo sucesivo, la «AESA») pusieron en conocimiento de la Comisión una serie de datos que son pertinentes para la actualización de dicha lista. También proporcionaron información pertinente a terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a esa información, procede actualizar la lista.
- (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 las listas de los anexos A y B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (4) La Comisión brindó a 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 efectuar una presentación oral de su posición ante la Comisión y ante el Comité establecido por el Reglamento (CEE) n.º 3922/1991 del Consejo <sup>(3)</sup> (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 <sup>(4)</sup>, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Benín, Bolivia, India, Indonesia, Libia, Mozambique, Nigeria, Pakistán, San Vicente y las Granadinas, Tailandia, Ucrania y Zimbabue. La Comisión también ha informado al Comité de Seguridad Aérea sobre la situación de la seguridad aérea en Afganistán, Angola, Guinea Ecuatorial, Georgia, Kazajistán, Líbano y Nepal y sobre las consultas técnicas con la Federación de Rusia.
- (6) La AESA presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea los resultados del análisis de los informes de las auditorías realizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, la «OACI») en el marco 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 licencias hayan sido expedidas por Estados en los cuales la OACI haya detectado la existencia de problemas de seguridad significativos o en los cuales la AESA haya observado deficiencias significativas en sus sistemas de supervisión de la seguridad. Además de las consultas evacuadas por la Comisión de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la priorización de las inspecciones en rampa facilita más información sobre el nivel de seguridad que ofrecen las compañías aéreas con licencias de dichos terceros países.

<sup>(1)</sup> DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

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

<sup>(4)</sup> 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).

- (7) La AESA también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizadas 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 <sup>(1)</sup>.
- (8) Además, la AESA 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 contemplados en el Reglamento (CE) n.º 2111/2005. La AESA 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 el 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 AESA. 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, acerca de la asistencia técnica que están prestando la Unión y los 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 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 AESA de la información obtenida en las inspecciones en rampa realizadas a las aeronaves de algunas compañías aéreas de la Unión o de la información resultante de las inspecciones de normalización efectuadas por la AESA y de otras inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron algunas medidas de ejecución e informaron de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. El Reino Unido informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de las medidas que había adoptado con respecto a la compañía aérea *Blu Halkin Ltd.*.
- (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 inminentes como consecuencia del incumplimiento por parte de alguna compañía aérea de la Unión de las normas de seguridad aplicables.

### **Compañías aéreas de Benín**

- (12) Del 29 al 31 de marzo de 2017, se efectuó una visita de evaluación de la Unión en Benín. En la visita participaron expertos de la Comisión, la AESA y un Estado miembro. Durante dicha visita, la Agencia Nacional de Aviación Civil de Benín (en lo sucesivo «ANAC de Benín») demostró que en los últimos años ha realizado un enorme progreso en la aplicación de las normas de la OACI y las prácticas recomendadas.
- (13) La ANAC de Benín está concebida como una autoridad de aviación civil con autonomía financiera y funcional por la legislación de aviación de Benín adoptada en 2013. Las pruebas demuestran que la ANAC de Benín puede mantener y hacer cumplir un sistema reglamentario sólido y que las normativas nacionales se actualizan continuamente cuando se adoptan nuevas enmiendas a las normas de la OACI, así como las prácticas recomendadas. Con todo, durante la visita el equipo de evaluación observó áreas susceptibles de mejora, particularmente con respecto al tiempo necesario para la ejecución del proceso de enmienda de las normativas nacionales. La ANAC de Benín ha aportado pruebas de que ha implantado un proceso sólido para la contratación y la formación de su personal. Dado que el número de inspectores plenamente cualificados supera las necesidades a la luz del actual nivel de actividades de aviación en Benín, la ANAC de Benín ha firmado programas de intercambio para sus inspectores con sus países vecinos.
- (14) Durante la visita, la ANAC de Benín presentó pruebas de que la certificación de las compañías aéreas se realiza de conformidad con el proceso de la OACI y de que todas las actividades están debidamente documentadas. Aunque las pruebas indican que la ANAC de Benín dispone de las capacidades necesarias para supervisar las actividades de aviación en Benín, la efectividad de esas actividades de supervisión podría mejorarse aún más si estuviesen dictadas en mayor medida por los resultados de una evaluación sólida del riesgo y la seguridad.

<sup>(1)</sup> 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).

- (15) El 26 de abril de 2017, la ANAC de Benín presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea las medidas correctoras que había aplicado en respuesta a las observaciones resultado de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. La ANAC de Benín también informó sobre una serie de medidas que había adoptado para mejorar más la seguridad de la aviación en Benín. Dichas medidas incluyen el refuerzo de la implementación de los elementos críticos de la supervisión de la seguridad, así como la conclusión de una serie de disposiciones de trabajo con las autoridades de otros países para la obtención de inspectores adicionales si el nivel de las operaciones así lo exigiese.
- (16) Atendiendo a toda la información disponible actualmente, incluidos los resultados de la visita de marzo de 2017, la Comisión considera que la ANAC de Benín ha realizado constantes mejoras a lo largo de un periodo continuo de tiempo. La Comisión reconoce asimismo que no ha habido falta de voluntad por parte de la ANAC de Benín para colaborar de manera continuada con la Comisión. La información disponible lleva a concluir que la ANAC de Benín tiene capacidad para ejercer sus responsabilidades de supervisión de las compañías aéreas certificadas en Benín.
- (17) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para suprimir todas las compañías aéreas certificadas en Benín del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (18) 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 Benín de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (19) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Compañías aéreas de Bolivia**

- (20) En los años anteriores no se identificaron grandes problemas de seguridad en las compañías aéreas registradas en Bolivia. Sin embargo, el accidente mortal del avión de la compañía aérea *LaMia*, el 29 de noviembre de 2016, provocó inquietud sobre la forma en que las autoridades bolivianas efectúan la supervisión de la seguridad en las compañías aéreas de las que son responsables.
- (21) El 23 de marzo de 2017, se celebró una reunión de consultas técnicas entre representantes de la Comisión, la AESA y un Estado miembro y altos representantes de la Dirección General de Aviación Civil de Bolivia («DGAC»). Durante dicha reunión, la DGAC explicó los cambios en términos de reorganización y sus planes para implantar una sólida cultura de seguridad, establecer un sistema de seguridad general y transversal, crear una base de datos de seguridad integral para centrarse en los riesgos y mejorar los procedimientos de supervisión y la formación de su personal.
- (22) Según explicó la DGAC, antes de que se produjera el accidente de *LaMia*, el Gobierno boliviano había adoptado ya decisiones relativas a la mejora de la estructura de gestión de la DGAC con el fin de fortalecer el carácter civil de la DGAC frente al anterior enfoque militar. Asimismo, el Gobierno está invirtiendo en la actualidad en unos mecanismos destinados a mejorar la vigilancia de la seguridad y modificar el marco jurídico nacional para facilitar que la DGAC tome medidas de cumplimiento eficaces cuando sea necesario. Dichas medidas demuestran la voluntad de las autoridades bolivianas de reforzar sus capacidades de supervisión de la seguridad, aunque su eficacia dependerá de su implementación y en ese aspecto las autoridades bolivianas disponen todavía de un margen considerable para seguir intensificando las capacidades de supervisión de la seguridad de la DGAC.
- (23) A petición de la Comisión y después de la reunión de consultas técnicas, la DGAC proporcionó información pertinente sobre sus actividades de expedición de licencias, certificación y supervisión, cualificación y formación del personal encargado de la supervisión de la seguridad. La DGAC informó asimismo sobre los accidentes e incidentes graves que se produjeron en 2016 y 2017.
- (24) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la información proporcionada durante y después de la reunión de consultas técnicas de 23 de marzo de 2017, se considera que actualmente la DGAC de Bolivia no escatima esfuerzos ni voluntad a la hora de resolver las deficiencias en materia de seguridad.
- (25) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Bolivia.

- (26) 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 Bolivia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (27) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Compañías aéreas de la India**

- (28) El 28 de marzo de 2017, se celebró una reunión de consultas técnicas entre la Comisión, la AESA, los Estados miembros y representantes de la Dirección General de Aviación Civil de la India («DGCA india»). Esta reunión se llevó a cabo en el contexto de un acuerdo previo con la DGCA india, con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006, para mantener consultas técnicas periódicas con la Comisión con el fin de abordar las obligaciones de la DGCA india en lo relativo a la certificación y vigilancia de las compañías aéreas certificadas por la misma.
- (29) Durante dicha reunión, la DGCA india proporcionó información sobre su análisis de los resultados en el marco del programa SAFA de compañías aéreas certificadas en la India, incluida una comparación de datos de resultados de 2016 y 2017 e información específica sobre su vigilancia de la compañía aérea *Air India*, certificada en la India. La DGCA india también facilitó información sobre las novedades en materia de capacidades de vigilancia, tales como el desarrollo de una «base de datos de inspecciones en rampa».
- (30) Durante esta reunión, la Comisión reiteró a la DGCA india una serie de elementos relativos a las obligaciones de la DGCA india en materia de certificación y vigilancia. En particular, si bien reconoció la transparencia con que la DGCA india ha facilitado a la Comisión información relativa a la seguridad, subrayó la importancia del desarrollo continuo de la capacidad de certificación y vigilancia de la DGCA india, incluidas la contratación y la formación del personal técnico, así como la necesidad de desarrollar herramientas que permitan un seguimiento y un control sistemáticos de la supervisión de la seguridad.
- (31) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la información proporcionada por la DGCA india en la reunión de consultas técnicas de 28 de marzo de 2017, se considera que actualmente la DGCA india no escatima esfuerzos ni voluntad a la hora de resolver deficiencias en materia de seguridad.
- (32) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que en este momento no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la India.
- (33) 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 la India de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (34) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Compañías aéreas de Indonesia**

- (35) Las consultas entre la Comisión y la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia, en lo sucesivo «DGCA de Indonesia», seguirán realizándose con el fin de llevar un seguimiento de los avances de la DGCA de Indonesia para garantizar que el sistema de supervisión de la seguridad aérea en Indonesia se adecúa a las normas de seguridad internacionales. En este contexto, por medio de una carta de 16 de marzo de 2017, la DGCA de Indonesia proporcionó a la Comisión información adicional y una actualización del estado de la aviación en Indonesia y de las actividades de supervisión de la seguridad.
- (36) La DGCA de Indonesia facilitó información relativa al periodo desde noviembre de 2016 a marzo de 2017 sobre las compañías aéreas certificadas en Indonesia, la vigilancia de la seguridad en dichas compañías, las acciones de cumplimiento llevadas a cabo por la DGCA de Indonesia, el desarrollo de la reglamentación de aviación, una lista de los incidentes graves que ocurrieron a lo largo de dicho periodo y la asistencia técnica proporcionada a la DGCA de Indonesia.

- (37) En el periodo comprendido entre noviembre de 2016 y marzo de 2017, la DGCA de Indonesia no certificó nuevas compañías aéreas ni revocó ningún certificado de operaciones. La DGCA de Indonesia declaró en la carta de 16 de marzo de 2017 que su principal prioridad es la preparación para la misión de validación coordinada de la OACI (en lo sucesivo «ICVM»), que tendrá lugar en octubre de 2017. El resultado de esta ICVM se estima que constituirá una buena indicación del desarrollo del sistema de vigilancia de la seguridad en Indonesia. La DGCA de Indonesia no aportó pruebas de que la vigilancia de la seguridad de las compañías aéreas incluidas actualmente en la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión esté garantizada de conformidad con las normas de seguridad internacionales.
- (38) De acuerdo 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 la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo o eliminando compañías aéreas de Indonesia.
- (39) 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 Indonesia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

### **Compañías aéreas de Libia**

- (40) El 6 de marzo de 2017, la Comisión, la AESA y la Autoridad de Aviación Civil libia («LYCAA») mantuvieron una reunión de consultas técnicas.
- (41) Durante esta reunión, la LYCAA aportó información sobre sus actividades de vigilancia, incluidos sus planes relativos a la contratación y la formación de personal técnico y su enfoque estratégico en materia de desarrollo técnico en el contexto de creación de capacidades de seguridad aérea. La LYCAA reiteró que, dentro de las restricciones causadas por un entorno operativo complicado, está comprometida a llevar a cabo sus obligaciones internacionales en relación con la seguridad aérea.
- (42) La Comisión valora los esfuerzos que está realizando la dirección de la LYCAA y el hecho de que esta exprese su compromiso de colaborar con la Comisión para presentarle actualizaciones sobre el estado de sus obligaciones en materia de vigilancia.
- (43) Sin embargo, la Comisión toma nota de que el entorno operativo en Libia continua siendo complicado y de las consecuencias para la LYCAA en lo que respecta a su capacidad para cumplir sus obligaciones de supervisión de la seguridad. Por tanto, la Comisión considera que, sobre la base de toda la información disponible, Libia no es capaz en estos momentos de cumplir con sus obligaciones internacionales en relación con la seguridad aérea.
- (44) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Libia.

### **Compañías aéreas de Mozambique**

- (45) Del 6 al 10 de febrero de 2017, se efectuó una visita de evaluación de la seguridad de la Unión en Mozambique. En la visita participaron expertos de la Comisión, la AESA y los Estados miembros. Durante la visita, el Instituto de Aviación Civil de Mozambique («IACM») demostró que ha logrado un progreso considerable en los últimos años. El IACM se ha centrado en la aplicación de las normas de la OACI y de las prácticas recomendadas. El IACM aplica un enfoque tradicional de seguridad aérea basado en el respeto de las normas, al tiempo que avanza hacia la aplicación y el uso de técnicas modernas de gestión de la seguridad aérea, incluido un programa de seguridad estatal.
- (46) Desde la anterior visita de evaluación de la Unión en abril de 2015, se ha logrado un progreso considerable con la introducción de la nueva legislación de aviación en Mozambique y el nuevo estatuto para el IACM. A raíz de la adopción de la nueva legislación de aviación, se están actualizando muchas reglamentaciones y requisitos adicionales, así como manuales y procedimientos, para hacerlos conformes a la nueva legislación de aviación y a las últimas modificaciones de las normas de seguridad internacionales. La contratación de personal del IACM ha mejorado y se dispone de más inspectores plenamente cualificados para supervisar las actividades de aviación en Mozambique. Se está formando a más inspectores y el plan de contratación actual es suficiente para el nivel de las actividades de aviación en Mozambique. Asimismo las instalaciones del IACM han mejorado. El IACM está concebido como una autoridad de aviación civil con autonomía administrativa, financiera, patrimonial y funcional.

- (47) Las pruebas demuestran que el IACM dispone de las capacidades necesarias para supervisar las actividades de aviación en Mozambique y mantener un sistema de regulación sólido, y que el IACM aplica y cumple la reglamentación de aviación en vigor para resolver las deficiencias en materia de seguridad. El sistema de vigilancia de la seguridad está sólidamente establecido en Mozambique, aunque todavía se realizan actividades de manera continuada destinadas a seguir mejorando el sistema y garantizar que se atienden a las últimas modificaciones de las normas de seguridad internacionales.
- (48) Como muestra relevante, durante la visita de evaluación de la Unión se visitaron tres compañías aéreas certificadas en Mozambique, a saber, las dos principales compañías aéreas de Mozambique y una compañía que opera helicópteros. Como resultado de las visitas a esas tres compañías aéreas, se observó que han desarrollado sistemas de gestión de la calidad y la seguridad, que controlan tanto el mantenimiento de las aeronaves como el mantenimiento de la aeronavegabilidad y que realizan las operaciones de conformidad con la reglamentación aplicable en Mozambique. Las compañías aéreas aplican las normas de seguridad internacionales, tienen la capacidad de resolver las deficiencias de seguridad y mostraron su voluntad de hacerlo.
- (49) El 17 de marzo de 2017, la Comisión, la AESA y el IACM mantuvieron una reunión de consultas técnicas. El IACM proporcionó a la Comisión información actualizada sobre los progresos alcanzados desde la visita de evaluación de la Unión, y se acordó que el IACM aportaría más información sobre las medidas correctoras aplicadas con respecto a las observaciones que se hicieron durante dicha visita. El IACM explicó que utilizó estas observaciones para plantear los problemas a las compañías aéreas en cuestión y que había solicitado medidas correctoras a los operadores.
- (50) El 21 de abril de 2017, el IACM facilitó información sobre su plan de medidas correctoras y los de las tres compañías aéreas que fueron visitadas durante la visita de evaluación de la Unión, incluyendo la resolución de los problemas que había señalado el IACM. El plan de medidas correctoras recoge adecuadamente las observaciones realizadas durante la visita e incluye calendarios de plazos realistas. Las pruebas justificativas facilitadas son pertinentes para la resolución de los problemas.
- (51) Se brindó la oportunidad, tanto al IACM como a la principal compañía aérea registrada en Mozambique, *Linhas Aéreas de Moçambique*, de comparecer el 26 de abril de 2017 ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (52) Durante dicha comparecencia, el representante del Gobierno de Mozambique manifestó el firme compromiso de su Gobierno en la mejora de la seguridad del transporte de Mozambique en general y en particular en la mejora permanente de la aplicación de las normas internacionales en materia de seguridad aérea.
- (53) En dicha ocasión, el IACM facilitó información sobre el sector de la aviación en Mozambique y las capacidades del IACM en cuanto autoridad de aviación civil independiente. Dicha información contenía detalles sobre su organización, los mecanismos de financiación, el número de inspectores responsables de la supervisión de la seguridad, el desarrollo de la legislación y de la normativa y los programas futuros del IACM.
- (54) En la comparecencia, *Linhas Aéreas de Moçambique* facilitó información sobre su flota actual y sus objetivos para los próximos años. Explicó que se está centrando en el desarrollo de sus rutas en los mercados nacional y regional. *Linhas Aéreas de Moçambique* también informó sobre el sistema de gestión de la seguridad.
- (55) Sobre la base de toda la información disponible, incluidos los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión y la información facilitada durante la audiencia el 26 de abril de 2017, se considera que el IACM ha realizado mejoras constantes y continuadas en el tiempo. Se reconoce asimismo que el IACM ha demostrado su voluntad para colaborar de forma permanente con la Comisión. Se considera que el IACM tiene capacidad para ejercer sus responsabilidades de supervisión de las compañías aéreas certificadas en Mozambique. En su comparecencia, el Gobierno de Mozambique se comprometió firmemente a entablar un diálogo permanente sobre seguridad con la Comisión, incluso mediante nuevas reuniones, siempre y cuando esta lo considere necesario.
- (56) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para suprimir todas las compañías aéreas certificadas en Mozambique del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (57) 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 Mozambique de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

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

### **Compañías aéreas de Nigeria**

- (59) El 25 de noviembre de 2015, la compañía aérea *Med-View Airline*, certificada en Nigeria, solicitó a la AESA una autorización de operador de tercer país («TCO»). La AESA evaluó esta solicitud atendiendo a los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión y expresó serias dudas en cuanto a la incapacidad de *Med-View Airline* de demostrar que cumple los requisitos aplicables establecidos en el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Por consiguiente, la AESA llegó a la conclusión de que una evaluación más detenida no daría lugar a la expedición de una autorización de TCO para *Med-View Airline* porque dicha compañía aérea no cumplía los citados requisitos. Así pues, la AESA denegó la solicitud el 17 de noviembre de 2016 por motivos de seguridad.
- (60) El 24 de febrero de 2017, la Comisión solicitó información a la Autoridad de Aviación Civil de Nigeria («NCAA») sobre las medidas adoptadas a raíz de la denegación de la solicitud de TCO presentada por *Med-View Airline*. En su escrito de 22 de marzo de 2017 a la Comisión, la NCAA no facilitaba la información necesaria para garantizar que las medidas adoptadas eran adecuadas para resolver, por parte de la NCAA, las cuestiones planteadas por la AESA al evaluar la solicitud de TCO de *Med-View Airline*.
- (61) El 10 y el 24 de abril de 2017, *Med-View Airline* facilitó a la Comisión información sobre las medidas correctoras aplicadas para resolver las cuestiones planteadas por la AESA.
- (62) Se brindó la oportunidad, tanto a la NCAA como a *Med-View Airline*, de comparecer el 25 de abril de 2017 ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (63) En dicha comparecencia, la NCAA solo facilitó información limitada acerca de datos tales como su fecha de constitución, los resultados de las auditorías de la OACI de 2006 y de marzo de 2016, su situación con arreglo al programa de Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional de la FAA, el número de inspectores de operaciones de vuelo y aeronavegabilidad y el número de poseedores de un certificado de operador aéreo de Nigeria. Las respuestas de la NCAA a las preguntas relativas a su capacidad para detectar deficiencias y realizar su seguimiento indicaron que dicha capacidad no es adecuada. Se consideró que la NCAA tendrá que tomar medidas con el fin de mejorar la calidad requerida de la supervisión de la seguridad en las compañías aéreas de las que es responsable.
- (64) En el curso de la comparecencia, y ampliando la información que ya había proporcionado anteriormente, *Med-View Airline* informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre las medidas correctoras adoptadas para resolver los graves problemas detectados por la AESA como parte de su evaluación de seguridad para la autorización de TCO, como por ejemplo operaciones de vuelos realizadas fuera del ámbito de aplicación del certificado de operador aéreo aprobado y las especificaciones de operaciones asociadas, el control de la aeronavegabilidad y el mantenimiento, la aplicación y seguimiento de las directrices en materia de aeronavegabilidad y el sistema de gestión de la seguridad y la calidad. Con todo, *Med-View Airline* demostró una evidente falta de concienciación y comprensión de la gravedad de las cuestiones de seguridad planteadas por la AESA. Por otra parte, las medidas adoptadas por *Med-View Airline* muestran la ausencia de un verdadero análisis de las causas subyacentes y de un plan de medidas correctoras adecuado para evitar que vuelvan a producirse incumplimientos iguales o semejantes a los que dieron origen a dichos problemas.
- (65) La información actualmente disponible, basada en la evaluación de la seguridad de TCO realizada por la AESA, combinada con la información facilitada por la NCAA y por *Med-View Airline* ponen de manifiesto que existen deficiencias graves de seguridad por parte de *Med-View Airline*. Dicha información deja patente que *Med-View Airline* no es capaz de subsanar dichas deficiencias de seguridad, como ha quedado demostrado, entre otros, por el plan de acción de medidas correctoras inadecuado e insuficiente que la compañía presentó en respuesta a los problemas constatados como resultado de la evaluación de seguridad de TCO.
- (66) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir la compañía aérea *Med-View Airline* al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (67) 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 Nigeria de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

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

### **Compañías aéreas de Pakistán**

- (69) Por carta de 23 de enero de 2017, la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil de Pakistán («PCAA») que facilitase información sobre las medidas de seguimiento que está aplicando en relación con el accidente de la aeronave ATR, acaecido el 7 de diciembre de 2016, de la compañía aérea *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*, certificada en Pakistán. En dicha carta, la Comisión recordaba también que, el día 13 de enero de 2016, la AESA rechazó por motivos de seguridad la solicitud de TCO que había presentado la compañía aérea de transporte de carga *AHS International (Pvt) Ltd*, asimismo certificada en Pakistán. Además, la Comisión indicaba en dicha carta que la Comisión había iniciado consultas oficiales con la PCAA, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (70) El 18 de abril de 2017, se celebró una reunión de consultas técnicas entre la Comisión, la AESA, un Estado miembro y representantes de la PCAA. En el transcurso de dicha reunión, la PCAA facilitó información que incluía un resumen de sus obligaciones en materia de certificación y vigilancia, y un resumen de datos de inspección correspondientes al periodo comprendido entre 2011 y 2016. Concretamente en esta reunión se trataron las responsabilidades de la PCAA en relación con la vigilancia de la seguridad de *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*.
- (71) Durante dicha reunión, la Comisión comunicó a la PCAA una serie de elementos relativos a las obligaciones de la PCAA en materia de certificación y vigilancia. En particular, si bien tomó en consideración la transparencia con que la PCAA ha facilitado a la Comisión información relativa a la seguridad, la Comisión hizo hincapié en que la PCAA debe prestar la debida atención a las mejoras continuas en sus sistemas de seguridad. Asimismo, la Comisión comunicó a la PCAA que dicha autoridad debe ser plenamente consciente de los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión y del modo en que estos se aplican a las compañías aéreas certificadas en Pakistán.
- (72) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la información proporcionada por la PCAA en la reunión de consultas técnicas de 18 de abril de 2017, se considera que actualmente la PCAA no escatima esfuerzos ni voluntad a la hora de resolver las deficiencias en materia de seguridad.
- (73) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión 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 Pakistán.
- (74) Los Estados miembros deben verificar 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 Pakistán de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (75) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

### **Compañías aéreas de Rusia**

- (76) La Comisión, la AESA y las autoridades competentes de los Estados miembros han seguido realizando en los últimos seis meses un estrecho seguimiento de los resultados en materia 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.
- (77) El 17 de marzo de 2017, representantes de la Comisión, la EASA y un Estado miembro se reunieron con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo («FATA»). El objetivo de la reunión era revisar los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia sobre la base de los informes de las inspecciones en rampa para el periodo comprendido entre el 11 de marzo de 2016 y el 10 de marzo de 2017 y detectar los casos en los que las actividades de supervisión por parte de la FATA deben reforzarse.

- (78) Durante dicha reunión, la Comisión revisó más detenidamente los resultados de las inspecciones en rampa del programa SAFA de seis compañías aéreas certificadas en Rusia. Aunque no se encontraron problemas de seguridad, la FATA informó a la Comisión de que, debido al limitado número de inspecciones realizadas en algunas compañías aéreas, durante el próximo trimestre se realizarán inspecciones adicionales en dos de dichas compañías.
- (79) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la información proporcionada por la FATA en la reunión de consultas técnicas de 17 de marzo de 2017, se considera que actualmente la FATA no escatima esfuerzos ni voluntad a la hora de resolver deficiencias en materia de seguridad. 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.
- (80) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión 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.
- (81) 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 Rusia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (82) En caso de que estas inspecciones apunten a un riesgo de seguridad inminente como consecuencia del incumplimiento de las normas de seguridad pertinentes, la Comisión puede verse obligada a tomar medidas contra las compañías aéreas de Rusia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Compañías aéreas de San Vicente y las Granadinas**

- (83) El 16 de abril de 2015, la compañía aérea *Mustique Airways*, registrada en San Vicente y las Granadinas, solicitó a la AESA una autorización de TCO. La AESA evaluó esta solicitud atendiendo a los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014 y expresó serias dudas en cuanto a la incapacidad de *Mustique Airways* de demostrar que cumple los requisitos aplicables establecidos en el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Por consiguiente, la AESA llegó a la conclusión de que una evaluación más detenida no daría lugar a la expedición de una autorización de TCO para *Mustique Airways* porque dicha compañía aérea no cumplía los citados requisitos. Así pues, el 4 de octubre de 2016, la AESA denegó la solicitud por motivos de seguridad.
- (84) El 30 de enero de 2017, la Comisión solicitó información a las autoridades competentes de San Vicente y las Granadinas, la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental («ECCAA»), sobre las medidas adoptadas a raíz de la denegación de la solicitud de TCO presentada por *Mustique Airways*. El 24 de febrero de 2017, la ECCAA informó a la Comisión de que *Mustique Airways* había solicitado de nuevo a la AESA una autorización de TCO el 2 de febrero de 2017 debido a que, según *Mustique Airways*, los problemas en materia de seguridad que habían dado lugar a la denegación por parte de la AESA se habían resuelto de forma satisfactoria.
- (85) Dado que ni *Mustique Airways* ni la ECCAA aportaron pruebas de que los problemas de seguridad detectados por la AESA en su evaluación de seguridad de TCO se hubieran resuelto, se brindó la oportunidad a la ECCAA y a *Mustique Airways* 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.
- (86) La autoridad no respondió a la invitación a la comparecencia y no participó en ella. Tampoco la ECCAA facilitó información sobre las medidas adoptadas en relación con los problemas detectados con motivo de la TCO respecto a *Mustique Airways* ni sobre sus actividades de supervisión.
- (87) El 24 de abril de 2017, la AESA celebró una reunión técnica con *Mustique Airways* para tratar de su nueva solicitud. A la vista del escaso margen de tiempo transcurrido entre dicha reunión y la comparecencia, la AESA no pudo realizar una evaluación completa de la nueva solicitud. Sin embargo, la AESA pudo confirmar a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea que las principales causas subyacentes que habían dado lugar a las graves y reiteradas deficiencias que la AESA constató en la primera evaluación para la TCO siguen estando presentes.

- (88) En la comparecencia de 26 de abril de 2017, *Mustique Airways* presentó información relativa a las actividades e instalaciones de la compañía y, solo de forma limitada, información relativa a los aspectos de seguridad. La información facilitada por *Mustique Airways* sobre los progresos realizados en relación con el desarrollo de sus sistemas de gestión de la seguridad y la calidad indicaron que estos están insuficientemente desarrollados. Aunque se valora positivamente la buena disposición de *Mustique Airways* para entablar un diálogo más eficaz con la AESA sobre la nueva solicitud de autorización de TCO presentada por *Mustique Airways*, se ha constatado la falta de elementos esenciales en materia de seguridad, como un sistema básico de gestión de la seguridad. Además, *Mustique Airways* demostró falta de concienciación y comprensión de la gravedad de los problemas detectados por la AESA. Por último, quedó patente que la cultura de la seguridad de esta compañía aérea es de carácter reactivo en lugar de proactivo.
- (89) La información disponible hasta la fecha, tanto la información facilitada por la AESA en el marco de la solicitud de TCO de *Mustique Airways* que fue denegada, como en el marco de la nueva solicitud en curso, así como toda la información facilitada por la compañía aérea *Mustique Airways*, demuestra que existen pruebas de deficiencias graves en materia de seguridad por parte de *Mustique Airways*. *Mustique Airways* no es, por el momento, suficientemente capaz de resolver sus deficiencias en materia de seguridad. De hecho, casi todas sus actuales medidas en materia de seguridad se encuentran en la fase de desarrollo y el plan de medidas correctoras que *Mustique Airways* presentó como respuesta a los problemas detectados durante la evaluación de seguridad de TCO no es suficientemente sólido, en particular en lo que concierne al necesario análisis de las causas subyacentes.
- (90) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir la compañía aérea *Mustique Airways* al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (91) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en San Vicente y las Granadinas en virtud del Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (92) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

### **Compañías aéreas de Tailandia**

- (93) El 17 de marzo de 2017, la Comisión, la AESA y la Autoridad de Aviación Civil de Tailandia («CAAT») mantuvieron una reunión de consulta técnica. Durante dicha reunión, la CAAT proporcionó a la Comisión información actualizada sobre los progresos alcanzados desde septiembre de 2016, en particular en relación con el sistema de transporte aéreo en Tailandia, la hoja de ruta de la CAAT hacia el cumplimiento y el estado actual de la aplicación de su plan de medidas correctoras.
- (94) Los principales elementos de avance son la nueva Ley de Aviación Civil de Tailandia cuya entrada en vigor se prevé para el último trimestre de 2017, la modificación de las reglamentaciones de la CAAT, una actualización de su organización, mecanismos de financiación sostenibles y el programa de contratación y de formación mejorado para sus inspectores. Los procesos de inspección de la CAAT, sus manuales y herramientas, incluido el sistema informático, han sido sometidos a mejoras, y su programa de supervisión de la seguridad ha sido actualizado a fin de garantizar una supervisión completa y continua de las compañías aéreas certificadas en Tailandia. La CAAT ha creado asimismo un departamento de control de calidad encargado de supervisar el cumplimiento por parte de la CAAT de las normas de seguridad aérea internacionales y nacionales.
- (95) Asimismo, la CAAT aportó información sobre el desarrollo de su programa de seguridad estatal y de la situación con respecto a los problemas detectados por la OACI durante su auditoría de enero de 2015, incluidos los problemas de seguridad importantes relativos a la certificación de operadores aéreos basados en dichas cuestiones. Por otra parte, la CAAT informó sobre los avances realizados en su plan de sostenibilidad y las actividades de cooperación internacional en las que participa la CAAT.
- (96) Un elemento importante del plan de medidas correctoras de la CAAT es la recertificación de las compañías aéreas en Tailandia, conforme a la actuación estructurada en cinco fases de la OACI para la certificación de compañías aéreas. En febrero de 2017 fue recertificada la primera de esas compañías aéreas que opera internacionalmente y hasta finales de junio de 2017 está previsto que la CAAT recertifique otras doce compañías aéreas dedicadas a actividades de transporte aéreo internacional. A lo largo del proceso de recertificación, la CAAT ha tomado medidas para garantizar el cumplimiento con respecto a determinados solicitantes de la recertificación.

- (97) El Gobierno de Tailandia y la CAAT manifestaron claramente su voluntad de mejorar el sistema de supervisión de la seguridad en dicho país. La CAAT ha aportado pruebas de que se han realizado importantes avances en los últimos seis meses. Además, la información disponible en materia de seguridad sobre las compañías aéreas certificadas en Tailandia no avala la decisión de imponer una prohibición o restricciones de explotación. Con el fin de realizar un seguimiento atento de la situación, las consultas con las autoridades tailandesas deberán proseguir de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (98) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión 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.
- (99) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Tailandia en virtud del Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (100) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

### Compañías aéreas de Ucrania

- (101) El 29 de agosto de 2014, la compañía aérea *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, certificada en Ucrania, solicitó a la AESA una autorización de TCO. La AESA evaluó esta solicitud atendiendo a los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014 y expresó serias dudas en cuanto a la incapacidad de *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* de demostrar que cumple los requisitos aplicables establecidos en el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Por consiguiente, la AESA llegó a la conclusión de que una evaluación suplementaria no daría lugar a la expedición de una autorización de TCO para *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* porque dicha compañía aérea no cumplía tales requisitos. En consecuencia, la AESA denegó por motivos de seguridad la solicitud el 15 de septiembre de 2016.
- (102) El 15 de febrero de 2016, la compañía aérea *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*, registrada en Ucrania, solicitó a la AESA una autorización de TCO. La AESA evaluó esta solicitud atendiendo a los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014 y expresó serias dudas en cuanto a la incapacidad de *Air Company «Black Sea Airlines» LLC* de demostrar que cumple los requisitos aplicables establecidos en el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Por consiguiente, la AESA llegó a la conclusión de que una evaluación suplementaria no daría lugar a la expedición de una autorización de TCO para *Air Company «Black Sea Airlines» LLC* porque dicha compañía aérea no cumplía tales requisitos. En consecuencia, la AESA denegó la solicitud el 13 de octubre de 2016 por motivos de seguridad.
- (103) El 6 de marzo de 2017, la Comisión solicitó información a la Administración Estatal de Aviación Ucrania («SAAU») sobre las medidas adoptadas a raíz de la denegación de las solicitudes de TCO presentadas por *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* y por *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*. Dicha carta marcó el inicio de las consultas oficiales con la SAAU, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006. Dado que las preocupaciones manifestadas en cuanto a la seguridad con motivo de la evaluación de seguridad de TCO por parte de la AESA no se habían resuelto, se brindó la oportunidad a la SAAU, a *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* y a *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*, de comparecer el 25 de abril de 2017 ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (104) El 3 de abril de 2017, la SAAU revocó el certificado de operador aéreo de *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*. Dicha decisión supuso el fin de la consulta oficial iniciada el 6 de marzo de 2017 en relación con dicha compañía aérea.
- (105) La SAAU e *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* comparecieron ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea el 25 de abril de 2017. Entre otros elementos, la SAAU informó de que las actividades de supervisión de las compañías aéreas certificadas en Ucrania se adaptan a los registros SAFA, así como a cualquier información procedente del proceso de autorización de TCO. La SAAU facilitó también información sobre la adopción de posibles medidas a corto plazo, como la suspensión, limitación o revocación del certificado de operador aéreo de compañías aéreas en respuesta a una denegación de solicitud de autorización de TCO por parte de la AESA. Además, la SAAU facilitó información sobre medidas a largo plazo destinadas a mejorar sus procesos internos relativos a sus actividades de certificación y supervisión en relación con las compañías aéreas certificadas en Ucrania.

- (106) En el curso de la comparecencia, y ampliando la información que ya había proporcionado anteriormente, *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* aportó información adicional acerca de las medidas correctoras que ha adoptado para resolver los graves problemas detectados por la AESA como parte de su evaluación de seguridad para la autorización de TCO, como por ejemplo la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la ejecución de las actividades de mantenimiento. La compañía aérea informó además de que, en marzo de 2017, una entidad privada había realizado una auditoría adicional para determinar su situación actual respecto al cumplimiento de las normas internacionales de seguridad aérea. Dicha auditoría confirmó las deficiencias sistémicas que habían sido anteriormente señaladas por la AESA en el sistema de documentación existente de la compañía aérea.
- (107) Durante la comparecencia, *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* explicó también que había presentado una nueva solicitud para la autorización de TCO el 19 de abril de 2017. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea tomaron nota de ello y se congratularon de que tanto la compañía aérea como la AESA confirman que la tramitación de esta nueva solicitud de TCO recibirá toda la atención debida en el marco del Reglamento (UE) n.º 452/2014.
- (108) La información actualmente disponible, basada en la evaluación de la seguridad de TCO realizada por la AESA de *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, combinada con la información facilitada por la SAAU y por *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, demuestran que la aplicación de las medidas correctoras para resolver los problemas de seguridad detectados por la AESA todavía no se ha completado suficientemente. Dicha información demuestra también que la compañía aérea actualmente no es capaz de detectar por sí misma incumplimientos en la totalidad de sus procesos y actividades.
- (109) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir la compañía aérea *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (110) 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.
- (111) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

### **Compañías aéreas de Zimbabue**

- (112) El 12 de abril de 2016, la compañía aérea *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, registrada en Zimbabue, solicitó a la AESA una autorización de TCO. La AESA evaluó esta solicitud atendiendo a los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014 y expresó serias dudas en cuanto a la incapacidad de *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* de demostrar que cumple los requisitos aplicables establecidos en el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Por consiguiente, la AESA llegó a la conclusión de que una evaluación más detenida no daría lugar a la expedición de una autorización de TCO para *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, porque dicha compañía aérea no cumplía los citados requisitos. Así pues, la AESA denegó por motivos de seguridad la solicitud el 7 de noviembre de 2016.
- (113) El 3 de marzo de 2017, la Comisión solicitó información a la Autoridad de Aviación Civil de Zimbabue («CAAZ») sobre las medidas adoptadas a raíz de la denegación de la solicitud de TCO presentada por *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Dicha carta marcó el inicio de las consultas oficiales con la CAAZ, con arreglo a lo dispuesto en 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 *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* por la AESA no se habían resuelto, se brindó la oportunidad a la CAAZ y a *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* de comparecer el 26 de abril de 2017 ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (114) Durante dicha comparecencia, y entre otros elementos, la CAAZ aportó información sobre sus responsabilidades en materia de supervisión en relación con *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. La CAAZ presentó un resumen de las medidas que ha adoptado tras la denegación por parte de la AESA, por motivos de seguridad, de la solicitud de autorización de TCO de *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. La AESA aportó información relativa a los graves problemas de seguridad en que se había basado para su decisión de denegar la autorización de TCO.

- (115) En el transcurso de dicha comparecencia, *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* proporcionó información sobre las medidas correctoras que se adoptaron y que están en curso desde la denegación por parte de la AESA de su solicitud de TCO. Sin embargo, la información aportada por *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, incluidos los elementos relativos al limitado progreso que ha realizado en cuanto al desarrollo de sus sistemas de gestión de la seguridad y la calidad, fue insuficiente para disipar los problemas de seguridad detectados.
- (116) La información disponible por el momento, incluida la información relativa a la evaluación de seguridad de TCO realizada por la AESA a *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, junto con la información presentada por la CAAZ y por *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, demuestran de forma patente que existen deficiencias graves de seguridad por parte de dicha compañía aérea. Se considera que, por el momento, *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, no es capaz de resolver dichas deficiencias de seguridad. De hecho, casi todas sus actuales medidas en materia de seguridad se encuentran en la fase de desarrollo y el plan de medidas correctoras que *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* presentó como respuesta a los problemas detectados durante la evaluación de seguridad de TCO no es sólido, en particular en lo que concierne al necesario análisis de las causas subyacentes.
- (117) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir la compañía aérea *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (118) 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 Zimbabue de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (119) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (120) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (121) 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 queda sustituido por el texto que figura en el anexo I del presente Reglamento;
- 2) el anexo B queda sustituido por el texto que figura en el anexo II del presente Reglamento.

#### *Artículo 2*

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

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

Hecho en Bruselas, el 15 de mayo de 2017.

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

## ANEXO A

LISTA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA PROHIBIDA DENTRO DE LA UNIÓN,  
CON EXCEPCIONES <sup>(1)</sup>

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
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	República Islámica de Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	San Vicente y las Granadinas
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY «URGA»	UK 012	URG	Ucrania
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabue
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República Islámica de Afganistán</b>
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	República Islámica de Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islámica de Afganistán
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	República Islámica de Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islámica de Afganistán
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	República Islámica de Afganistán
<b>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:</b>			<b>República de Angola</b>
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

<sup>(1)</sup> 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
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
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República del Congo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconocido	República del Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconocido	República del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	República del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconocido	República del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconocido	República del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República del Congo
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República Democrática del Congo (RDC)</b>
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)

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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Yibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Guinea Ecuatorial</b>
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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC n.º 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC n.º 005	NAS	Eritrea
<b>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:</b>			<b>República Gabonesa</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República Gabonesa
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T.)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República Gabonesa
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa

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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades 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:</b>			<b>República de Indonesia</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconocido	República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia
AMA	135-054	Desconocido	República de Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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
EASTINDO	135-038	ESD	República de Indonesia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Desconocido	República de Indonesia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Desconocido	República de Indonesia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconocido	República de Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
HEVILIFT AVIATION	135-042	Desconocido	República de Indonesia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Desconocido	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República de Indonesia
INDO STAR AVIATION	135-057	Desconocido	República de Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	República de Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	República de Indonesia

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
KAL STAR AVIATION	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
MARTA BUANA ABADI	135-049	Desconocido	República de Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconocido	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
MY INDO AIRLINES	121-042	Desconocido	República de Indonesia
NAM AIR	121-058	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	República de Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia
SMAC	135-015	SMC	República de Indonesia
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Desconocido	República de Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República de Indonesia
SURYA AIR	135-046	Desconocido	República de Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	República de Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	República de Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	República de Indonesia
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República de Indonesia
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Desconocido	República de Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	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
UNINDO	135-040	Desconocido	República de Indonesia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Desconocido	República de Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República de Indonesia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República Kirguisa</b>
AIR BISHKEK ( <i>antiguamente EASTOK AVIA</i> )	15	EAA	República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Kirguisa
HELI SKY	47	HAC	República Kirguisa
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Kirguisa
S GROUP INTERNATIONAL ( <i>antiguamente S GROUP AVIATION</i> )	45	IND	República Kirguisa
SKY BISHKEK	43	BIS	República Kirguisa
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Kirguisa
SKY WAY AIR	39	SAB	República Kirguisa
TEZ JET	46	TEZ	República Kirguisa
VALOR AIR	07	VAC	República Kirguisa
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa.</b>			<b>Liberia</b>
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Libia</b>
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia

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
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	República de Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconocido	República de Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	República de Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	República de Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconocido	República de Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Desconocido	República de Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	República de Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconocido	República de Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	República de Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconocido	República de Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República de Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	República de Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	República de Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	República de Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	República de Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	República de Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	República de Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República de Nepal

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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Santo Tomé y Príncipe</b>
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Sierra Leona</b>
<i>AIR RUM, LTD</i>	DESCONOCIDO	RUM	Sierra Leona
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	DESCONOCIDO	DTY	Sierra Leona
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONA LTD</i>	DESCONOCIDO	ORJ	Sierra Leona
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	DESCONOCIDO	PRR	Sierra Leona
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	DESCONOCIDO	SVT	Sierra Leona
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Sudán</b>
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	República de Sudán
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	República de Sudán
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	República de Sudán
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	República de Sudán
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Desconocido	República de Sudán
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	República de Sudán
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	República de Sudán
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	República de Sudán
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	República de Sudán
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	República de Sudán
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	República de Sudán
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	República de Sudán

## ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: 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.	República de 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 <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50, 2 aeronaves de tipo Falcon 900.	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	República Gabonesa
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Challenger CL-601, 1 aeronave de tipo HS-125-800.	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG.	República Gabonesa; República de Sudáfrica
IRAN AIR	FS100	IRA	República Islámica de 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.	República Islámica de Irán

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	República Popular Democrática de Corea	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633.	República Popular Democrática de Corea

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