

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/736 DE LA COMISIÓN**de 2 de junio de 2020****por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o 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 de transporte aéreo 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⁾ establece la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (2) Algunos Estados miembros y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») comunicaron a la Comisión información pertinente para actualizar dicha lista, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. También comunicaron información pertinente terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a la información facilitada, procede actualizar la lista.
- (3) La Comisión comunicó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, los hechos y argumentos esenciales que podrían conducir a la decisión de imponerles 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 del anexo A o la del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (4) La Comisión brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar toda la documentación pertinente, así como de presentar observaciones por escrito y hacer una presentación oral ante la Comisión y el Comité establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 («el Comité de Seguridad Aérea de la UE»).
- (5) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE 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 ⁽³⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Armenia, Congo (Brazzaville), República Democrática del Congo, República Dominicana, Guinea Ecuatorial, Kazajistán, Kirguistán, Libia, Nepal y Sierra Leona. La Comisión también informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE de la situación de la seguridad aérea en Angola, Bielorrusia, Indonesia, Nigeria y Rusia.
- (6) La Agencia informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE de las evaluaciones técnicas realizadas para la evaluación inicial y el seguimiento continuo de las autorizaciones a operadores de terceros países (TCO) expedidas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión ⁽⁴⁾.

⁽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 (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).

⁽⁴⁾ 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).

- (7) La AESA también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre 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 ⁽⁹⁾.
- (8) Además, la Agencia informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los proyectos de asistencia técnica realizados en terceros países sujetos a una prohibición de explotación en aplicación del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Por otra parte, la Agencia facilitó información sobre los planes y las solicitudes de intensificar la asistencia técnica y la cooperación para mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil de los terceros países a fin de ayudarlas a resolver los casos de incumplimiento de las normas internacionales aplicables de seguridad de la aviación civil. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y la Agencia. A este respecto, la Comisión reiteró la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la herramienta de la Asociación de Colaboración y Asistencia para la Implementación de la Seguridad Operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sobre la asistencia técnica que prestan la Unión y los Estados miembros a los terceros países para mejorar la seguridad aérea en todo el mundo.
- (9) Eurocontrol puso al día a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre la función de alarma de SAFA y de los TCO, y presentó las estadísticas actuales sobre mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de la Unión

- (10) A raíz del análisis efectuado por la Agencia 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 Agencia, así como en inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron determinadas medidas de cumplimiento e informaron de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (11) Los Estados miembros reiteraron su disposición a actuar oportunamente en caso de que la información 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 pertinentes. En este sentido, Bulgaria informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE de las medidas que había adoptado con respecto a las compañías aéreas certificadas en ese país.

Compañías aéreas de Armenia

- (12) Las compañías aéreas de Armenia nunca han estado incluidas en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (13) En octubre de 2019, la Comisión comunicó al Comité de Aviación Civil de Armenia (CAC) algunas preocupaciones en materia de seguridad en relación con las compañías aéreas certificadas por dicha Autoridad.
- (14) Tras la comparecencia del CAC ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE en noviembre de 2019, entre los días 3 y 7 de febrero de 2020 varios expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros (en lo sucesivo, «el equipo de evaluación») realizaron en Armenia una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en las oficinas del CAC y en las oficinas de dos compañías aéreas certificadas en Armenia, a saber, Aircompany Armenia y Armenia Airways.
- (15) De la visita de evaluación se desprende claramente que el CAC tiene una deficiencia sistémica en términos de gestión de personal, como demuestra la falta de procedimientos para determinar las necesidades de personal, la falta de procedimientos y metodología para determinar los requisitos de formación del personal, así como su aplicación efectiva, y la falta de descripciones de puestos de trabajo documentadas para varias de las funciones del CAC ocupadas y externalizadas.
- (16) Con respecto a la formación del personal, el informe de la visita de evaluación señala la gravedad de las deficiencias detectadas en términos de la capacidad efectiva del CAC para llevar a cabo correctamente el proceso de certificación y la supervisión de las compañías aéreas certificadas en Armenia.

⁽⁹⁾ 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).

- (17) Además, de la visita de evaluación se desprende claramente que el CAC carece de la función de gestión de la calidad necesaria para supervisar la administración y la transposición de los requisitos legales, reglamentarios y técnicos en una estructura organizativa y procesos empresariales eficaces.
- (18) Por lo que se refiere específicamente al Departamento de Operaciones de Vuelo del CAC, el informe de la visita de evaluación señala la falta de un sistema estructurado de gestión de documentos por el que se pueda garantizar la trazabilidad de la certificación, por lo que el CAC no pudo presentar las pruebas solicitadas de las actividades realizadas como parte de la certificación inicial del certificado de operador aéreo (AOC) para sus compañías aéreas certificadas.
- (19) Por lo que se refiere específicamente al Departamento de aeronavegabilidad del CAC, el informe de la visita de evaluación señala la existencia de un plan de supervisión para vigilar las organizaciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las compañías aéreas y las organizaciones de mantenimiento aprobadas que certifica.
- (20) El informe de la visita de evaluación también observa indicios de una supervisión ineficaz, ya que la visita a las compañías aéreas reveló varios problemas en las empresas, que deberían haber sido detectados por el CAC en el marco de sus obligaciones de supervisión.
- (21) Con arreglo a los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, la Comisión invitó al CAC a una audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 12 de mayo de 2020. En esa ocasión, el Comité de Seguridad Aérea también escuchó a las compañías aéreas Aircompany Armenia, Atlantis Armenian Airlines, Atlantis European Airways, Armenia Airways, Armenian Helicopters y Skyball.
- (22) Durante la audiencia, el CAC informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las medidas de mejora de la seguridad adoptadas desde su comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE en noviembre de 2019, y puso de relieve su compromiso de continuar con estos y otros esfuerzos para seguir mejorando la supervisión de la seguridad en Armenia. Se tomó nota de la ayuda del Gobierno armenio al CAC a este respecto. Además, durante la audiencia se hizo hincapié en los amplios esfuerzos realizados para facilitar la asistencia técnica y la cooperación con otros Estados y organizaciones internacionales.
- (23) En relación con las observaciones del informe de la visita de evaluación, el CAC facilitó detalles sobre las medidas adoptadas a raíz de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en relación con la estructura organizativa del CAC. Se mencionaron específicamente las medidas relacionadas con la mejora de la gestión del personal, las mejoras en lo que respecta al Departamento de Operaciones de Vuelo del CAC y su proceso de certificación de AOC, así como la formación de los inspectores del CAC. Además, el CAC facilitó detalles con respecto a los esfuerzos realizados para desarrollar un manual de gestión integrado y un sistema electrónico interno de gestión de documentos.
- (24) El Comité de Seguridad Aérea de la UE llamó específicamente la atención sobre los esfuerzos realizados para iniciar, en cooperación con la Comisión y los Estados miembros de la UE, una nueva certificación de todas las compañías aéreas certificadas en Armenia, junto con la correspondiente ayuda a la formación en el puesto de trabajo para su personal.
- (25) Además, el CAC destacó los resultados de los esfuerzos realizados para revocar los AOC de las compañías aéreas armenias certificadas que ya no se consideran conformes con las normas internacionales de seguridad aérea.
- (26) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE reconocen que la situación actual es el resultado de un largo período de ineficacia y de negligencia. Asimismo, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE reconocen los esfuerzos realizados y animan al CAC a proseguir esos esfuerzos. Toman nota de la importancia del compromiso del Gobierno armenio en este sentido y manifiestan su compromiso de cooperar con el CAC y de apoyarle en sus esfuerzos. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE toman nota positivamente de la capacidad y el compromiso personales del presidente del CAC en la prosecución de estos esfuerzos.
- (27) No obstante, sobre la base de todas las pruebas disponibles, incluidas las de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, hay que concluir que las capacidades del CAC para supervisar las actividades de aviación en Armenia son insuficientes y no cumplen las normas mínimas de seguridad internacional aplicables. Será necesaria una mejora significativa de las capacidades del CAC para abordar las deficiencias de seguridad actuales. En la actualidad, debido a las importantes deficiencias detectadas en la gestión del personal, la formación del personal y la función de gestión de la calidad, junto con las actividades de certificación inadecuadas y la supervisión ineficaz de las compañías aéreas, se ha demostrado que el CAC no tiene capacidad suficiente para aplicar las normas internacionales de seguridad pertinentes, y su capacidad de supervisión no puede garantizar que las operaciones de las compañías aéreas que ha certificado se lleven a cabo de forma continuada de conformidad con las normas de seguridad internacionales pertinentes.

- (28) Aircompany Armenia opera una flota de dos aviones Boeing B737. Según la declaración de la empresa, está estrechamente vinculada a la compañía Georgian Airways, una compañía aérea certificada en Georgia, con la que Aircompany Armenia ha establecido mecanismos administrativos y operativos sólidos. A este respecto, la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión concluyó que la formación de pilotos de Aircompany Armenia se ha llevado a cabo de conformidad con los procedimientos de Georgian Airways en lugar de con sus propios procedimientos.
- (29) En la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión se constató que Aircompany Armenia dispone de personal bien informado con sistemas y manuales para gestionar las diversas operaciones. La mayoría de los problemas o deficiencias detectados durante la visita están relacionados con la claridad de los procedimientos y el control de las actividades subcontratadas, que son principalmente llevadas a cabo por Georgian Airways.
- (30) No obstante, queda claro que el sistema de supervisión del cumplimiento de Aircompany Armenia debe seguir desarrollándose, a fin de garantizar la identificación del incumplimiento de la normativa nacional y de las disposiciones del manual de operaciones aprobadas, también en relación con el sistema de registro.
- (31) Durante la audiencia celebrada ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE, Aircompany Armenia facilitó detalles sobre las medidas adoptadas para abordar las observaciones y recomendaciones de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, e indicó que se han abordado seis de las siete observaciones. Sin embargo, no aportaron pruebas al respecto.
- (32) Atlantis Armenian Airlines es una compañía aérea armenia que opera una aeronave Let L-410. Durante la audiencia, la compañía aérea presentó un resumen de la empresa, incluidos los recursos disponibles, el plan de desarrollo de su flota, su sistema de gestión de la seguridad (SGS) y su programa de supervisión de datos de vuelo.
- (33) Atlantis European Airways opera una flota de tres aviones Airbus A320. Durante la audiencia, la compañía aérea presentó la misión de la compañía, la estructura organizativa, el plan de formación de su personal y los resultados del programa SAFA del año pasado. Además, se facilitó información sobre los resultados de la auditoría de TCO realizada por la AESA.
- (34) Armenia Airways es una compañía aérea armenia certificada con una flota de una aeronave British Aerospace Bae-146-300.
- (35) Durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, el equipo de evaluación identificó varias deficiencias que requieren una atención inmediata, en particular en lo que se refiere al registro y seguimiento de las auditorías y los resultados de la auditoría. El equipo de evaluación también encontró pruebas de la ineficacia del sistema de gestión de la calidad y, teniendo en cuenta los planes de desarrollo de Armenia Airways, debe realizarse un esfuerzo para establecer un sistema de supervisión del cumplimiento plenamente operativo para detectar cualquier deficiencia que pueda afectar a las operaciones, y garantizar el cumplimiento del manual de operaciones aprobadas. Debe prestarse especial atención a la formación de los pilotos, a fin de garantizar la competencia de sus tripulaciones.
- (36) Durante la audiencia, Armenia Airways ofreció una visión general de la compañía aérea y presentó las medidas adoptadas a raíz de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. Según la información facilitada en la audiencia, se han abordado todas las observaciones formuladas por el equipo de evaluación, excepto dos, con las que la compañía aérea no estaba de acuerdo. Sin embargo, no aportaron pruebas al respecto.
- (37) Armenian Helicopters es una compañía aérea armenia de helicópteros privados, que opera vuelos chárter nacionales e internacionales, así como traslados sanitarios de urgencia. Durante la audiencia, la compañía aérea presentó la estructura y el funcionamiento de su SGS.
- (38) Skyball es una compañía aérea armenia que opera un globo aerostático. Durante la audiencia, la compañía aérea ofreció un resumen de su organización y sus actividades, incluida información relacionada con su SGS.
- (39) Ninguna de las informaciones o pruebas presentadas por alguna de las compañías aéreas antes de la audiencia ni durante la misma ofreció a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE la garantía de que la falta de supervisión de la seguridad por parte del CAC podría mitigarse a través de los sistemas de cumplimiento y seguridad de las propias compañías aéreas.

- (40) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de Armenia, hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión e incluir todas las compañías aéreas certificadas en Armenia en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (41) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Armenia, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas del Congo (Brazzaville)

- (42) Las compañías aéreas del Congo (Brazzaville) fueron incluidas en 2009 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽⁶⁾.
- (43) Mediante carta de 19 de diciembre de 2019, la Comisión solicitó a la Agencia Nacional de la Aviación del Congo (Brazzaville) (ANAC del Congo) una lista de documentos relativos a su estructura, sistema de supervisión y actividades, incluidas las medidas de ejecución adoptadas desde 2017, así como la lista actual de titulares de AOC y de aeronaves matriculadas.
- (44) El 5 de febrero de 2020, la ANAC del Congo envió la información solicitada. La ANAC del Congo también informó a la Comisión de que, desde su última actualización, se habían revocado los AOC de las compañías aéreas Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines, SA y Mistral Aviation, y que se había certificado la nueva compañía aérea Société Nouvelle Air Congo (AOC n.º CG-CTA 004). Ahora bien, la ANAC del Congo no facilitó pruebas que demuestren que se garantiza la supervisión de la seguridad de esta compañía aérea, en cumplimiento de las normas internacionales de seguridad. Puesto que la ANAC del Congo no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de un AOC a esta nueva compañía aérea no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (45) La Comisión observa que la misión de validación coordinada de la OACI que tuvo lugar en junio de 2019 informó de que la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales en el Congo (Brazzaville) ha aumentado hasta el 66.99 %. Aunque la ANAC del Congo ha avanzado claramente en sus capacidades de supervisión de la seguridad, este progreso debe verificarse durante una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a la ANAC del Congo y a una serie de compañías aéreas certificadas en el Congo (Brazzaville), antes de que se tome cualquier decisión con respecto a la eliminación de una prohibición de explotación en la Unión.
- (46) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera, por lo tanto, que la lista de compañías aéreas del Congo (Brazzaville), que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, debe modificarse para incluir a Société Nouvelle Air Congo en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y eliminar a Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines SA y Mistral Aviation de dicho anexo.
- (47) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Congo (Brazzaville), de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

- (48) Las compañías aéreas de la República Democrática del Congo fueron incluidas en 2006 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽⁷⁾.
- (49) Como parte de sus actividades de seguimiento continuo, el 22 de abril de 2020 la Comisión solicitó a la Autoridad de la Aviación Civil de la República Democrática del Congo (AAC/RDC) que presentara una lista de todos los titulares de AOC certificados en la República Democrática del Congo.

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 1144/2009 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 312 de 27.11.2009, p. 16).

⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 910/2006 de la Comisión, de 20 de junio de 2006, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 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 168 de 21.6.2006, p. 16).

- (50) El 6 de mayo de 2020, la AAC/RDC informó a la Comisión de que la nueva compañía aérea Mwant Jet (AOC n.º AAC/DG/OPS-09/09) había sido certificada desde la última actualización que facilitó a la Comisión. El 13 de mayo de 2020, también informó de que las compañías aéreas Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo Airlines, Mango Airlines, Serve Air y Will Airlift habían cesado sus operaciones de vuelo, sin que hubiesen tenido nunca un AOC. También informó a la Comisión de que las compañías aéreas Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair y Transair Cargo no son titulares de AOC y están participando actualmente en el proceso de certificación. Por último, informó a la Comisión de que el nombre de la compañía aérea Air Services había cambiado y que la compañía aérea ahora es titular de un AOC con el nombre de Serve Air Cargo. Puesto que la AAC/RDC no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de un AOC a esta nueva compañía aérea no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (51) 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 de la República Democrática del Congo objeto de una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir Mwant Jet y Serve Air Cargo en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y para eliminar Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo Airlines, Mango Airlines, Will Airlift, Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair, Transair Cargo Services, Serve Air y Services Air de dicho anexo.
- (52) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de la República Dominicana

- (53) Las compañías aéreas de la República Dominicana nunca han estado incluidas en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (54) El 15 de abril de 2019, a raíz de las deficiencias de seguridad detectadas por la Agencia en el marco del proceso de autorización de TCO y sobre la base del análisis de las inspecciones en rampa realizadas en el marco del programa de SAFA, la Comisión inició consultas con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (55) Entre los días 27 y 31 de enero de 2020, varios expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros (en lo sucesivo, «el equipo de evaluación») realizaron una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en las oficinas del IDAC en la República Dominicana.
- (56) El IDAC parece ser una organización bien organizada, financiada satisfactoriamente y con personal suficiente, que desde 2018 ha empezado a aplicar técnicas modernas de gestión de la seguridad de la aviación, con un enfoque de gestión de la seguridad basado en la performance, como complemento de las actividades más tradicionales de supervisión basadas en el cumplimiento de la normativa. El marco legislativo (Ley de aviación y el Reglamento aeronáutico dominicano) parece integrar debidamente todos los ámbitos cubiertos por los anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y que se modifican periódicamente.
- (57) El equipo de evaluación llegó a la conclusión de que el IDAC tiene la capacidad de supervisar las actividades de aviación en la República Dominicana. A pesar de que son necesarias una serie de mejoras en el IDAC en lo que se refiere a la eficacia del cumplimiento, el equipo de evaluación no identificó ningún problema de seguridad inmediato en el momento de la visita, ni basándose en su revisión de las oficinas del IDAC, ni a lo observado durante las visitas a varias compañías aéreas. Sin embargo, el equipo de evaluación constató que actualmente el IDAC no clasifica las constataciones con respecto a su gravedad para la seguridad operacional de la aviación, por lo que las constataciones (con cualquier nivel de impacto sobre la seguridad operacional), así como las meras observaciones, se gestionan de la misma manera durante el proceso de seguimiento. Por lo tanto, no pudo demostrarse que el IDAC o la compañía aérea afectada garanticen una priorización adecuada de las constataciones críticas para la seguridad.
- (58) Aunque esta situación tiene un efecto potencialmente perjudicial para el cumplimiento, los puntos fuertes del sistema, en términos de recursos y reglamentos, indican que se dan las condiciones para futuras mejoras, mientras que las deficiencias detectadas no muestran ninguna característica crítica que pueda bloquear dicha mejora.

- (59) El 15 de abril de 2020, el IDAC envió a la Comisión un plan de acción para subsanar las deficiencias observadas y notificadas por el equipo de evaluación. La Comisión considera que las acciones previstas, si se aplican debidamente en el plazo propuesto, deben resolver los problemas detectados. El IDAC debe proporcionar a la Comisión información periódica sobre los progresos realizados en la aplicación de estas acciones previstas.
- (60) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de la República Dominicana, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (61) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en la República Dominicana, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (62) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Guinea Ecuatorial

- (63) Las compañías aéreas de Guinea Ecuatorial fueron incluidas en 2006 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽⁸⁾.
- (64) A raíz de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión que tuvo lugar en octubre de 2017, y de la audiencia en el Comité de Seguridad Aérea de la UE de noviembre de 2017, en diciembre de 2018 la Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (AAGE) expresó a la Comisión su interés por reiniciar un diálogo sobre la modificación del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 con respecto a todas las compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial.
- (65) Previa solicitud, AAGE presentó a la Comisión información sobre las mejoras realizadas en su sistema de supervisión de la seguridad. Sobre la base de la información recibida, la Comisión toma nota de los progresos realizados; no obstante, algunas deficiencias en cuestiones fundamentales siguen estando presentes, como, por ejemplo, el análisis de las causas profundas, un componente clave para prevenir la reaparición de irregularidades.
- (66) El 10 de marzo de 2020, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y representantes de la AAGE celebraron una reunión técnica en la que la AAGE informó sobre sus actividades de supervisión y sobre los progresos del plan de medidas correctoras elaborado en 2017. Además, AAGE informó a la Comisión de que las flotas operativas de Ceiba Intercontinental y Cronos Airlines se habían reducido ambas a una aeronave de tamaño medio.
- (67) Dado que la información actualmente disponible es insuficiente para disipar las dudas sobre las deficiencias existentes, debe organizarse una nueva visita de evaluación sobre el terreno de la Unión para verificar la capacidad de Guinea Ecuatorial para garantizar una supervisión eficaz de la seguridad.
- (68) Sobre la base de la información actualmente disponible y de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de Guinea Ecuatorial, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (69) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de Kazajistán

- (70) Las compañías aéreas de Kazajistán fueron suprimidas del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 en 2016 ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2214 de la Comisión, de 8 de diciembre de 2016, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación dentro de la Unión (DO L 334 de 9.12.2016, p. 6).

- (71) En el marco de las actividades de seguimiento continuo posteriores a la retirada de Kazajistán de la lista de seguridad aérea, la Comisión, mediante una carta fechada el 10 de febrero de 2020, informó al Comité de Aviación Civil de Kazajistán (CAC KZ) de algunas preocupaciones en materia de seguridad en relación con las compañías aéreas certificadas por CAC KZ, en particular con respecto a Bek Air.
- (72) El 28 de febrero de 2020, el CAC KZ y la Administración de Aviación de Kazajistán JSC (AAK) informaron a la Comisión sobre las actividades de supervisión realizadas con respecto a las compañías aéreas certificadas en Kazajistán durante los últimos tres años, así como sobre la supervisión realizada con respecto a la compañía aérea Bek Air. En este contexto, la Comisión solicitó pruebas de que Kazajistán mantenía su capacidad para garantizar una supervisión eficaz de la seguridad.
- (73) En relación con la compañía aérea BEK Air, el 21 de abril de 2020 se revocó el AOC de esta compañía aérea. El AOC de otra compañía aérea, Azee Air, ha sido suspendido a la espera de nuevas actividades de supervisión.
- (74) Aunque reconoce las medidas adoptadas recientemente por la AAK para mejorar su capacidad de supervisión de la seguridad, la Comisión, basándose en el análisis de la documentación y la información facilitadas, ha decidido entablar consultas con el CAC KZ y la AAK, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (75) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Kazajistán, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (76) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (77) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Kirguistán

- (78) Las compañías aéreas de Kirguistán fueron incluidas en 2006 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹⁰⁾.
- (79) Mediante carta de 2 de agosto de 2019, la Comisión solicitó a la Agencia de Aviación Civil de la república Kirguisa (AAC KG) una lista de documentos relativos a su estructura, sistema de supervisión y actividades, incluidas las medidas de ejecución adoptadas desde 2017, así como la lista actual de titulares de AOC y de aeronaves matriculadas.
- (80) El 10 de septiembre de 2019, la AAC KG envió la información solicitada. La AAC KG informó a la Comisión de que, desde la última actualización facilitada a la Comisión, se han revocado los AOC de las compañías aéreas Air Bishkek, Asia Central Aviation Services (Caas), Heli Sky, Air Kyrgyzstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air y Valor Air, y que la nueva compañía aérea Air Company Air KG (AOC n.º 50) ha sido certificada. Puesto que la AAC KG no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de un AOC a esta nueva compañía aérea no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (81) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera, por lo tanto, que la lista de compañías aéreas de Kirguistán, que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, debe modificarse para incluir a compañía Air Company Air KG en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y eliminar a Air Bishkek, Central Asian Aviation Services (Caas), Heli Sky, Air Kyrgyzstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air y Valor Air de dicho anexo.
- (82) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Kirguistán, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

⁽¹⁰⁾ Reglamento (CE) n.º 1543/2006 de la Comisión de 12 de octubre de 2006 que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006, 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, y modificado por el Reglamento (CE) n.º 910/2006 (DO L 283 de 14.10.2006, p. 27).

Compañías aéreas de Libia

- (83) Las compañías aéreas de Libia fueron incluidas en 2014 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹¹⁾.
- (84) Como parte de sus actividades de seguimiento continuo, el 22 de abril de 2020 la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil Libia (AACL) que presentara una lista de todos los titulares de AOC certificados en Libia.
- (85) El 4 de mayo de 2020, la AACL comunicó a la Comisión que se había revocado el AOC de la compañía aérea Ghadames Air Transport y que se habían certificado las nuevas compañías aéreas Al Maha Aviation (AOC n.º 030/18) y Libyan Wings Airlines JSC (AOC n.º 029/15). Puesto que la AACL no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de AOC a estas nuevas compañías aéreas no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (86) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera, por lo tanto, que con respecto a las compañías aéreas de Libia, la lista de compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, debe modificarse para incluir a Al Maha Aviation y Libyan Wings Airlines JSC en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y eliminar a Ghadames Air Transport de dicho anexo.
- (87) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Libia, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

Compañías aéreas de Nepal

- (88) Las compañías aéreas de Nepal fueron incluidas en 2013 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹²⁾.
- (89) Como parte de sus actividades de seguimiento continuo, el 22 de abril de 2020 la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil de Nepal NP(AACN) que presentara una lista de todos los titulares de AOC certificados en Nepal.
- (90) El 3 de mayo de 2020, la AACN comunicó a la Comisión que se había revocado el AOC de la compañía aérea Air Kasthamandap y que se habían certificado las nuevas compañías aéreas Heli Everest (AOC n.º 086/2016) y Kailash Helicopter Services (AOC n.º 087/2018). También informaron de que Muktinath Airlines ha cambiado su nombre por Prabhu Helicopters. Puesto que la AACN no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de AOC a estas nuevas compañías aéreas no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (91) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera, por lo tanto, que con respecto a las compañías aéreas de Nepal, la lista de compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, debe modificarse para incluir a Heli Everest and Kailash Helicopter Services en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y eliminar a Air Kasthamandap de dicho anexo.
- (92) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Nepal, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

Compañías aéreas de Sierra Leona

- (93) Las compañías aéreas de Sierra Leona fueron incluidas en 2006 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1318/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 355 de 12.12.2014, p. 8).

⁽¹²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1264/2013 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2013, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 326 de 6.12.2013, p. 7).

⁽¹³⁾ Reglamento (CE) n.º 910/2006 de la Comisión, de 20 de junio de 2006, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 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 168 de 21.6.2006, p. 16).

- (94) Como parte de sus actividades de seguimiento continuo, el 22 de abril de 2020 la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil de Sierra Leona (AACSL) que presentara una lista de todos los titulares de AOC certificados en Sierra Leona.
- (95) El 2 de mayo de 2020, la AACSL comunicó a la Comisión que se habían revocado los AOC de las compañías aéreas Air Rum, Destiny Air, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leona, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services y Teebah Airways y que actualmente no hay titulares de AOC en Sierra Leona.
- (96) Puesto que la AACSL no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de AOC a cualquier nueva compañía aérea no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (97) 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 de Sierra Leona objeto de una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para eliminar las compañías aéreas Air Rum, Destiny Air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services y Teebah Airways del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (98) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (99) Los artículos 5 y 6 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 reconocen la necesidad de adoptar decisiones con rapidez y, si procede, con urgencia, dadas las implicaciones de seguridad. Es esencial, por lo tanto, para proteger la información de carácter sensible y a los pasajeros, que se publiquen y entren en vigor inmediatamente después de su adopción las decisiones de actualización de la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición o restricción de operar dentro de la Unión.
- (100) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea de la UE establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

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 que figura en el anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo B se sustituye por el texto que figura en el 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 2 de junio de 2020.

*Por la Comisión,
en nombre de la Presidenta,
Adina VĂLEAN
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	Código de tres letras de la OACI	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)	177/04	AZW	Zimbabue
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines y Heli Malongo, en particular:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconocido	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconocido	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconocido	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconocido	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Armenia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Armenia
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia

(1) Se podrá permitir a las compañías aéreas enumeradas en el 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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armenia
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Armenia
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 069	No procede	Armenia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de (Brazzaville) responsables de la supervisión normativa, en particular:			Congo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CGCT 006	Desconocido	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIÉTÉ NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Desconocido	Congo (Brazzaville)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGA-C/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGA-C/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Kirguistán
AIR COMPANY KG	50	Desconocido	Kirguistán
AIR MANAS	17	MBB	Kirguistán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirguistán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirguistán
TEZ JET	46	TEZ	Kirguistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa.			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Libia
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Desconocido	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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBIAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Moldavia responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, Fly One y Aerotranscarga, en particular:			Moldavia
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldavia
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldavia
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldavia
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldavia
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldavia
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldavia
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldavia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	Nepal
ALTITUD AIR	085/2016	Desconocido	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Desconocido	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Desconocido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Desconocido	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Desconocido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Desconocido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
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	037/2004	NYT	Nepal
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
AFRICA'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 Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sudán
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudán
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	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)	Código de tres letras de la OACI	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 SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras
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-AO-C/KOR-01	KOR	Corea del Norte	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633	Corea del Norte

⁽¹⁾ Se podrá permitir a las compañías aéreas enumeradas en el 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.»