

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 1318/2014 DE LA COMISIÓN****de 11 de diciembre de 2014****que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 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) nº 474/2006 de la Comisión <sup>(2)</sup> estableció la lista comunitaria que, según lo previsto en el capítulo II del Reglamento (CE) nº 2111/2005, recoge las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión Europea.
- (2) En aplicación del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 2111/2005, algunos Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, la «EASA») pusieron en conocimiento de la Comisión una serie de datos que son pertinentes para la actualización de la esa lista. También algunos terceros países comunicaron información pertinente. Por tanto, sobre la base de dicha información, procede actualizar la lista comunitaria.
- (3) Las compañías aéreas afectadas fueron informadas por la Comisión, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión reglamentaria, de los hechos y argumentos esenciales por los que podría decidirse imponerles una prohibición de explotación dentro de la Unión o modificar las condiciones de esa prohibición en el caso de las compañías ya incluidas en la lista comunitaria.
- (4) La Comisión, además, brindó a todas las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar la documentación que le habían facilitado los Estados miembros, así como de comunicar sus observaciones por escrito y hacer una presentación oral de su posición ante la Comisión y ante el Comité establecido por el Reglamento (CEE) nº 3922/1991 del Consejo <sup>(3)</sup> (en lo sucesivo, «el Comité de Seguridad Aérea»).
- (5) El Comité de Seguridad Aérea ha recibido de la Comisión datos actualizados sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) nº 2111/2005 y en el de su Reglamento de aplicación (CE) nº 473/2006 de la Comisión <sup>(4)</sup>, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de los Estados de Angola, Botsuana, Georgia, la República de Guinea, la India, Indonesia, Kazajistán, la República Kirguisa, Líbano, Libia, Madagascar, la República Islámica de Mauritania, Mozambique, Nepal, las Filipinas, Santo Tomé y Príncipe, Sudán y Zambia. Dicho Comité ha recibido también de la Comisión datos sobre Afganistán, Ghana, Irán y Corea del Norte e información actualizada sobre las consultas técnicas con la Federación de Rusia.
- (6) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las declaraciones de la EASA sobre los resultados del análisis de los informes de las auditorías realizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional («OACI») en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional («USOAP» en sus siglas inglesas). Se ha invitado también a los Estados miembros a dar prioridad a las inspecciones en rampa de aquellas compañías aéreas cuyas licencias hayan sido expedidas por Estados respecto de los cuales haya detectado la OACI la existencia de problemas de seguridad importantes o en relación con los cuales haya observado la EASA deficiencias significativas en sus sistemas de supervisión de la seguridad. Además de las consultas evacuadas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) nº 2111/2005, la priorización de las inspecciones en rampa permitirá obtener más información sobre el nivel de seguridad que ofrezcan las compañías aéreas con licencias de esos Estados.

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

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) nº 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) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 14).

<sup>(3)</sup> Reglamento (CEE) nº 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) nº 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) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

- (7) El Comité de Seguridad Aérea ha oído también las declaraciones de la EASA sobre los resultados del análisis de las inspecciones en rampa que se han realizado en el marco del Programa de evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras («SAFA» en sus siglas inglesas) de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión <sup>(1)</sup>.
- (8) El Comité de Seguridad Aérea también ha oído las declaraciones de la EASA sobre los proyectos de asistencia técnica desarrollados en Estados afectados por las medidas o el seguimiento adoptados en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005. Dicho Comité ha sido informado de los planes de la EASA y de las peticiones que buscan, estas y aquellos, un aumento de la asistencia técnica y de la cooperación para reforzar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil y contribuir así a corregir las deficiencias contrarias a las normas internacionales aplicables. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral en coordinación con la Comisión y con la EASA. A este respecto, la Comisión hizo hincapié en la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la base de datos SCAN de la OACI, acerca de la asistencia técnica que están prestando la Unión y sus Estados miembros para mejorar la seguridad aérea en todo el mundo.
- (9) El Comité de Seguridad Aérea ha oído asimismo una declaración de Eurocontrol en la que este organismo proporcionó información actualizada 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 al que ha sometido la EASA la información obtenida de las inspecciones en rampa realizadas a las aeronaves de algunas compañías aéreas de la Unión, así como la información resultante de las inspecciones de normalización efectuadas por la propia EASA y de otras inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros han adoptado medidas de ejecución y han informado de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Grecia informó de que la autoridad de aviación civil griega realizó inspecciones a *Jet Aviation* y *Skygreece Airlines*. Con motivo de las inspecciones adicionales no se observaron problemas importantes.
- (11) Los Estados miembros han reiterado su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que cualquier información pertinente en materia de seguridad indique la existencia de riesgos inminentes por no cumplir alguna compañía aérea de la Unión las normas de seguridad aplicables.

#### **Compañías aéreas de Angola**

- (12) El Reglamento (CE) n° 474/2006, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1197/2011 de la Comisión <sup>(2)</sup>, permite a *TAAG Angola Airlines*, certificada en Angola, operar en la Unión cuatro aeronaves de tipo Boeing 737-700 con marcas de matrícula D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH y D2-TBJ, tres aeronaves de tipo Boeing 777-200 con marcas de matrícula D2-TED, D2-TEE y D2-TEF y dos aeronaves de tipo Boeing 777-300 con marcas de matrícula D2-TEG y D2-TEH.
- (13) *TAAG Angola Airlines* presentó el 21 de noviembre de 2014, a través de las autoridades competentes de Angola («INAVIC»), una solicitud para añadir una nueva aeronave de tipo Boeing 777-300 al anexo B del Reglamento (CE) n° 474/2006. Sin embargo, sigue habiendo dificultades para establecer y mantener contactos regulares con el INAVIC y con *TAAG Angola Airlines*. Estas dificultades afectan también a los contactos del INAVIC con la OACI, lo que ha originado en el pasado reciente diversas cancelaciones de auditorías de la OACI programadas de antemano. Esto indica que hay problemas de comunicación interna dentro de *TAAG Angola Airlines* y el INAVIC, así como entre ellas, lo que hace difícil evaluar adecuadamente si la concesión de la petición por *TAAG Angola Airlines* implicaría riesgos para la seguridad. Por lo tanto, la Comisión considera que la mejor manera de proceder es solicitar tanto al INAVIC como a *TAAG Angola Airlines* que se comprometan plenamente con la Comisión en el futuro próximo, para revisar a fondo la situación actual de seguridad en todos sus aspectos, incluso en lo tocante a la adición de nuevas aeronaves a la flota de esa compañía.
- (14) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo nuevas aeronaves operadas por *TAAG Angola Airlines*.

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

<sup>(2)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n° 1197/2011 de la Comisión, de 21 de noviembre de 2011 (DO L 303 de 22.11.2011, p. 14). Véanse, en particular, los considerandos 26 a 30 del presente Reglamento.

- (15) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por TAAG *Angolan Airlines* de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa que deban realizarse en aeronaves de esta compañía en virtud del Reglamento (UE) n° 965/2012.

#### **Compañías aéreas de Botsuana**

- (16) En abril de 2013, la OACI llevó a cabo en Botsuana una misión de validación coordinada («ICVM»), cuyos resultados fueron parcialmente positivos, pues la ejecución efectiva experimentó una mejora. No obstante, también hubo resultados negativos, ya que se detectaron dos problemas de seguridad importantes. Por otra parte, desde 2010, se han producido dos accidentes con aeronaves matriculadas en Botsuana.
- (17) Sobre la base de la información disponible, de la actual falta de aplicación efectiva de las normas y prácticas recomendadas de la OACI, de los dos problemas de seguridad importantes, de los dos accidentes y de la comunicación intermitente entre la Comisión y la autoridad de aviación civil de Botsuana («CAAB»), la Comisión, mediante escrito de 8 de julio de 2014 dirigido a esta última, solicitó información sobre las compañías aéreas certificadas en Botsuana.
- (18) La CAAB respondió el 3 de octubre de 2014, aportando la información solicitada con la intención de demostrar la aplicación efectiva por parte del Estado de las normas y prácticas recomendadas de la OACI, así como de resolver los dos problemas de seguridad importantes.
- (19) De dicha información se desprende que la CAAB desearía que la OACI realizara otra ICVM antes de finales del presente año, a fin de comprobar que las medidas correctoras que se han adoptado bastan para resolver los dos problemas de seguridad importantes.
- (20) La evaluación de la información proporcionada indica además que a todas las compañías aéreas se les han expedido nuevos certificados y se les han facilitado nuevos certificados de operador aéreo («AOC») en la misma fecha. Ello hará que la carga de trabajo de la CAAB alcance un máximo cada vez que haya que renovar esos AOC. La CAAB ha creado un programa de vigilancia para la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas, pero su aplicación lleva un cierto retraso. Por último, en el curso de las actividades de supervisión solo se registra un número limitado de constataciones, por lo que resulta difícil determinar la capacidad de la CAAB para resolver los problemas de seguridad que surjan. Con el fin de aclarar estos problemas, la Comisión solicitará información adicional e invitará a la CAAB a una reunión técnica para examinar cualquier información adicional con respecto a la situación de la supervisión de la seguridad en Botsuana.
- (21) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Botsuana.

#### **Compañías aéreas de Georgia**

- (22) Las consultas con las autoridades competentes de Georgia («GCAA») continúan con el objetivo de hacer un seguimiento de la aplicación por parte de la GCAA del plan de medidas correctoras elaborado en respuesta al problema de seguridad importante detectado por la OACI en Georgia durante la auditoría general del sistema («CSA», en sus siglas en inglés) de octubre de 2013.
- (23) Basándose en la información proporcionada por la GCAA sobre las actuaciones emprendidas por ella para solventar el problema de seguridad importante, la Comisión no consideró necesario solicitarle que compareciera ante el Comité de Seguridad Aérea. La Comisión informó a este Comité sobre la aplicación del plan de medidas correctoras elaborado por la GCAA.
- (24) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Georgia.

#### **Compañías aéreas de la República de Guinea**

- (25) Como se acordó en la reunión de Bruselas de enero de 2013, las autoridades competentes de la República de Guinea («DNAC») han facilitado periódicamente información sobre la aplicación en curso del plan de medidas correctoras, que fue aprobado por la OACI en diciembre de 2012, y sobre todas las actividades a él asociadas.

- (26) El último informe de situación, recibido el 21 de octubre de 2014, pasa revista a las actividades y novedades más recientes que han tenido lugar en la aplicación del citado plan. Continúa la formación del personal para potenciar más la capacidad de supervisión, principalmente en los ámbitos de la aeronavegabilidad y las operaciones. La DNAC ha continuado abordando los demás resultados del USOAP en términos de las preguntas del protocolo asociado, mediante la herramienta en línea del Enfoque de Supervisión Continua («CMA») de la OACI. Entre principios de agosto y finales de septiembre de 2014, la OACI realizó una validación *ex situ* de las preguntas del protocolo susceptibles de comprobación a distancia. Como resultado de ello, la aplicación efectiva global de los ocho elementos críticos mejoró ligeramente.
- (27) Se está preparando una iniciativa legislativa para transformar la DNAC en una autoridad de aviación civil independiente, con autonomía financiera y operativa, dotada de su propia estructura de gestión. Se prevé que la autoridad de aviación civil de Guinea («AGAC»), plenamente conforme con los requisitos de la OACI, se promulgue en enero de 2015.
- (28) Todos los AOC previamente existentes se suspendieron a finales de marzo de 2013. Se está sometiendo en estos momentos —con la ayuda y el apoyo de una misión específica de la Conferencia Africana de la Aviación Civil/Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul, que comprende cursos de formación de inspectores de la DNAC en el propio puesto de trabajo sobre la totalidad del proceso— a la compañía aérea nacional *PROBIZ Guinée* (que opera una aeronave de tipo BE90) al proceso íntegro (en cinco fases) de certificación del cumplimiento de las normas de la OACI. Otras dos compañías aéreas —*Eagle Air Guinée* y *Sahel Aviation Service Guinée*— han iniciado también el proceso de certificación. La DNAC, con el apoyo de la oficina regional de la OACI en Dakar, espera concluir el proceso de certificación de las tres compañías aéreas a finales de 2014.
- (29) La DNAC solicitó una ICVM para validar los avances en la aplicación del plan de medidas correctoras. La OACI había pensado inicialmente realizar esa misión en mayo de 2014. Los cambios en la cúpula directiva del Ministerio de Transportes causaron un retraso y la ICVM se programó en principio para la segunda mitad del mes de septiembre de 2014. Con motivo del brote de la enfermedad del Ébola que se está padeciendo actualmente, tanto la ICVM como una misión de asistencia de la OACI programada inicialmente para julio de 2014 se han aplazado indefinidamente.
- (30) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la República de Guinea.
- (31) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) nº 2111/2005.

### **Compañías aéreas de la India**

- (32) El 7 de noviembre de 2014, se celebró una reunión técnica en Bruselas a la que asistieron la Comisión, la EASA y representantes de alto nivel de la Dirección General India de Aviación Civil («DGCA»). El objeto de la reunión era examinar el cumplimiento por parte de la India de las obligaciones internacionales en materia de seguridad y supervisión, así como la decisión de la Administración Federal de Aviación («FAA») de los Estados Unidos de rebajar el estado de cumplimiento de la India de la categoría 1 a la categoría 2, como consecuencia de las deficiencias detectadas en una auditoría de la Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional («IASA»). La DGCA facilitó datos sobre la situación de las medidas correctoras adoptadas por ella para abordar las constataciones derivadas de la rebaja de la categoría de cumplimiento por la FAA y reiteró que había adoptado medidas para resolver la mayoría de las constataciones de la FAA y que ha elaborado un plan estructurado de medidas correctoras con respecto a los demás ámbitos de preocupación. Además, en la reunión técnica, la DGCA presentó información sobre la cuestión de la sostenibilidad y las mejoras en curso sobre este particular.
- (33) En la reunión técnica, la DGCA se comprometió plenamente a entablar un diálogo sobre seguridad con la Comisión, incluso mediante nuevas reuniones, siempre y cuando esta lo considere necesario. La DGCA también se comprometió a facilitar a la Comisión cuanta información sobre seguridad resultara pertinente, como parte de las consultas oficiales con las autoridades responsables de la supervisión reglamentaria de las compañías aéreas certificadas en la India, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 473/2006.
- (34) Sobre la base de la información facilitada en la reunión técnica de 7 de noviembre de 2014 y de los compromisos asumidos por la DGCA en dicha ocasión, la Comisión no considera necesario, en esta fase, imponer restricciones de explotación a las compañías aéreas de la India.
- (35) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la India.

- (36) 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 indias en virtud del Reglamento (UE) n° 965/2012.

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

- (37) Las consultas con las autoridades competentes de Indonesia («DGCA») continúan con el fin de realizar un seguimiento de los avances de la DGCA para garantizar que la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en el país cumple las normas de seguridad internacionales.
- (38) Se reconocen los esfuerzos realizados por la DGCA para lograr un sistema de aviación plenamente conforme con las normas de la OACI. Asimismo, se ha tomado nota de la necesaria transparencia mostrada por la DGCA y de su disposición a compartir información.
- (39) Por otro lado, en el periodo comprendido entre el 5 y el 14 de mayo de 2014, la OACI realizó una auditoría general del sistema, cuyo informe final no estuvo disponible hasta el 18 de noviembre de 2014; los resultados de aquella muestran que el sistema indonesio de supervisión de la seguridad sigue necesitando mejoras sustanciales. La DGCA ha propuesto a la OACI un plan de medidas correctoras, con el fin de resolver los problemas derivados de la presente auditoría.
- (40) En septiembre de 2014, el Comité nacional de seguridad del transporte de Indonesia hizo público el informe final sobre el accidente de Lion Air que se produjo en Bali el 13 de abril de 2013. El informe ofrece un análisis completo del accidente y proporciona recomendaciones de seguridad dirigidas, entre otros destinatarios, a la compañía aérea y la DGCA.
- (41) En la actualidad, sin embargo, no hay pruebas concluyentes y objetivas de que la aplicación del plan de medidas correctoras y las recomendaciones de seguridad sean adecuadas.
- (42) En un escrito de 20 de octubre de 2014, la DGCA informó a la Comisión de que se habían certificado cuatro nuevas compañías aéreas desde la última actualización, a saber el AOC n° 121-042 se había expedido a *PT. MY INDO Airlines* el 15 de agosto de 2014, el AOC n° 121-054 se había expedido a *PT Indonesia Air Asia Extra* el 28 de agosto de 2014, el AOC n° 135-052 se había expedido a *PT. Elang Lintas Indonesia* el 28 de febrero de 2014 y el AOC n° 135-053 se había expedido a *PT. Elang Nusantara Air* el 12 de marzo de 2014. Ahora bien, la DGCA no facilitó pruebas que demuestren que se garantiza la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas, en cumplimiento de las normas internacionales de seguridad.
- (43) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir esas cuatro compañías aéreas en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.

#### **Compañías aéreas de Kazajistán**

- (44) Las consultas con las autoridades competentes de Kazajistán («CAC») continúan con el objetivo de realizar un seguimiento de los avances de la CAC para garantizar que la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en el país cumple las normas internacionales de seguridad aérea.
- (45) La CAC informó a la Comisión de las novedades relativas a la ICVM que se había realizado entre el 27 de mayo y el 4 de junio de 2014 en Kazajistán, entre ellas la situación de los dos problemas de seguridad importantes que la OACI había observado en 2009. En concreto, la CAC señaló que el problema de seguridad importante relativo a la expedición de certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves ya se había resuelto, no así el relativo al proceso de expedición de AOC.
- (46) Asimismo, *Air Astana* hizo la presentación habitual de las últimas novedades relacionadas con la seguridad de esa compañía aérea, en particular con respecto a los recientes cambios de su flota, que actualmente está autorizada para ejercer su actividad en la Unión. La mayor parte de las nuevas incorporaciones son aeroplanos recién fabricados que se alquilan con arreglo a un arrendamiento financiero. También hay un cierto aumento del nivel de operaciones actuales y programadas.
- (47) Sobre la base de la información disponible acerca del sistema de supervisión de la seguridad de Kazajistán, se considera que las autoridades de aviación kazajas sufren una escasez de inspectores con suficiente formación y experiencia para dirigir las tareas de certificación en materia de AOC y autorizaciones especiales y que, en esta fase, no pueden garantizar una supervisión continua en el ámbito de las operaciones de vuelo. Así pues, se insta encarecidamente a las autoridades kazajas a intensificar sus esfuerzos para lograr el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad.

- (48) La Comisión y la EASA tienen la intención de realizar un estrecho seguimiento de los avances conseguidos por la CAC para contratar, conservar y capacitar a sus inspectores, y de los pasos dados por ella para aplicar el plan de medidas correctoras con respecto al problema de seguridad importante pendiente.
- (49) El 29 de septiembre de 2014, la Comisión solicitó a la CAC información actualizada sobre las compañías aéreas que están bajo la supervisión de esta y, en concreto, información sobre la revocación de AOC. En su respuesta, la CAC informó a la Comisión de los AOC expedidos en Kazajistán y facilitó información sobre la revocación de tres AOC, a saber los de *Jet One*, *Luk Aero* y *Air Trust Aircompany*.
- (50) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para retirar *Jet One*, *Luk Aero* y *Air Trust Aircompany* del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.
- (51) Los Estados miembros deben seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa de las aeronaves de *Air Astana*, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012.

#### **Compañías aéreas de la República Kirguisa**

- (52) Mediante escritos de 18 de octubre de 2014 y 13 de noviembre de 2014, la autoridad competente de la República Kirguisa («KG CAA») presentó información actualizada sobre las compañías aéreas certificadas en ese país, que actualmente son objeto de una prohibición de explotación en la Unión. Con arreglo a esos escritos y a la documentación que los acompaña, KG CAA ha suspendido los AOC de cuatro compañías aéreas, a saber, *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* y *Click Airways*, y ha revocado el AOC de *Kyrgyz Trans Avia*. En virtud de la legislación de la República Kirguisa, la suspensión de un AOC equivale a su revocación, cuando el titular del certificado suspendido no haya solicitado un procedimiento de certificación en el plazo de tres meses a partir de la suspensión. *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* y *Click Airways* no han solicitado dicha certificación desde la suspensión de sus AOC. Estos pueden considerarse, pues, revocados.
- (53) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para retirar *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* y *Kyrgyz Trans Avia* del anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.

#### **Compañías aéreas del Líbano**

- (54) Las consultas con las autoridades competentes del Líbano («DGCA del Líbano») continúan con objeto de confirmar que este país está resolviendo las deficiencias detectadas por la OACI en la ICVM realizada en el Líbano entre el 5 y el 11 de diciembre de 2012. La DGCA del Líbano ha creado un plan de medidas correctoras y las está aplicando, en concreto en relación con el problema de seguridad importante vinculado a la certificación de las compañías aéreas en este país.
- (55) En la reunión técnica celebrada el 14 de julio de 2014, la DGCA del Líbano facilitó información sobre la modificación de su gestión, la contratación de nuevo personal, tanto empleado por la DGCA del Líbano como enviado en comisión de servicios por parte de *Middle East Airlines*, una mejor determinación de las causas profundas del problema de seguridad importante y la sensibilización a nivel político con respecto a las mejoras que deben introducirse en el Líbano. La DGCA del Líbano facilitó la lista completa de los AOC que hay actualmente en este país e información sobre la renovación del AOC de dos compañías aéreas.
- (56) La DGCA del Líbano informó a la Comisión de que se había remitido a la OACI el informe sobre la resolución del problema de seguridad importante. Sin embargo, en la actualidad, todavía tienen que comprobarse esas medidas correctoras.
- (57) Los días 14 y 15 de octubre de 2014, la Comisión realizó una visita de carácter informal a la DGCA del Líbano, en el transcurso de la cual el Líbano destacó los avances logrados en la DGCA desde julio de 2014, debido en concreto a la buena comunicación con la Unión. El Líbano se está tomando en serio el problema de seguridad importante que fue planteado por la Organización de Aviación Civil Internacional y ha controlado todos los AOC. La DGCA del Líbano hizo hincapié en que la Dirección General de Aviación Civil ya posee plena autoridad para efectuar un seguimiento de todos los aspectos vinculados a la seguridad en todas las compañías aéreas, si bien no se cuenta aún con una autoridad de aviación civil autónoma y suficientemente financiada. El 9 de noviembre de 2014, el Líbano facilitó información adicional sobre su plan de acción sobre la seguridad aérea, que comprende planes para seguir desarrollando una autoridad autónoma de aviación civil.

- (58) A la luz de lo que precede, las consultas con las autoridades libanesas deberán proseguir de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 473/2006.
- (59) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas del Líbano.
- (60) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

### **Compañías aéreas de Libia**

- (61) En abril de 2012, las autoridades competentes de Libia («LYCAA») acordaron restringir las operaciones en la Unión de todas las compañías aéreas certificadas en ese país. La intención era conceder tiempo a la LYCAA para volver a expedir certificados a las compañías aéreas y establecer las capacidades de supervisión suficientes para garantizar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad.
- (62) La Comisión ha efectuado un seguimiento de la eficacia de tales restricciones. Asimismo, ha realizado consultas periódicas con la LYCAA sobre los avances logrados en la reforma de su sistema de seguridad de la aviación civil.
- (63) Hasta marzo de 2014, se habían observado algunos avances tanto a nivel de la LYCAA como de las principales compañías aéreas, *Libyan Airlines* y *Afriqiyah Airways*. No obstante, la certificación de esas compañías aéreas llevó mucho más tiempo del previsto.
- (64) Tal como la Comisión declaró en abril de 2014 <sup>(1)</sup>, antes de que se pueda permitir a la LYCAA expedir a sus compañías aéreas una autorización para operar en la Unión, deberá demostrarse a satisfacción de la Comisión que el proceso de expedición de nuevos certificados ha concluido efectivamente y que se realiza una supervisión continuada y sostenible de acuerdo con las normas de la OACI.
- (65) Sin embargo, la situación de la seguridad en Libia sufrió un deterioro considerable en los meses de junio y julio de 2014, sobre todo tras el brote de violencia que se produjo en el aeropuerto internacional de Trípoli y sus alrededores. Esta situación de seguridad inestable sigue predominando. Como resultado de la violencia se han destruido o han quedado gravemente dañados edificios, infraestructuras y aeronaves situadas en tierra en el aeropuerto internacional de Trípoli, de modo que no pueden utilizarse ni el aeropuerto ni el espacio aéreo local.
- (66) Dado que no está clara la capacidad de la LYCAA para supervisar adecuadamente a sus compañías aéreas, debido a la violencia y a la falta de un gobierno estable y eficaz, la Comisión ya no tiene la confianza necesaria en que la LYCAA siga teniendo autoridad para restringir a las compañías aéreas libias la explotación en la Unión. Además, la Comisión no está convencida de la capacidad de la LYCAA para cumplir sus obligaciones internacionales con respecto a la supervisión de la seguridad de sus compañías aéreas. Además, la Comisión está preocupada por el gran número de aeronaves dañadas por la violencia y se pregunta si se está teniendo debidamente en cuenta el mantenimiento de su aeronavegabilidad.
- (67) La presentación oral ofrecida por la LYCAA, el 25 de noviembre de 2014, ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea sobre sus actuaciones para garantizar la seguridad aérea en Libia ha puesto de manifiesto que, a pesar de los esfuerzos realizados por la LYCAA en virtud de su actual liderazgo, subsisten dudas importantes de que los riesgos inminentes para la seguridad aérea no se atajan suficientemente. La inestabilidad reinante no hace sino aumentar esas preocupaciones.
- (68) Debido a la situación poco clara de la capacidad de la LYCAA para supervisar adecuadamente a las compañías aéreas libias y controlar los riesgos inminentes para la seguridad, se considera que la LYCAA no puede cumplir sus obligaciones internacionales en relación con la seguridad aérea.
- (69) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir todas las compañías aéreas certificadas en Libia en el anexo A del Reglamento (CE) n° 474/2006.

<sup>(1)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n° 368/2014 de la Comisión, de 10 de abril de 2014 (DO L 108 de 11.4.2014, p. 16). Véase, en particular, el considerando 64 del presente Reglamento.

**Compañías aéreas de Madagascar**

- (70) Han continuado activamente las consultas con las autoridades competentes de Madagascar con la finalidad de hacer un seguimiento de los avances registrados por dichas autoridades para garantizar la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Madagascar de conformidad con las normas internacionales de seguridad.
- (71) La Comisión, asistida por la EASA, celebró una reunión consultiva el 23 de octubre de 2014 con las autoridades competentes de Madagascar y representantes de la compañía aérea *Air Madagascar*. En esa reunión, la compañía aérea facilitó información sobre la evolución de su flota y, en concreto, comunicó que las dos aeronaves de tipo Boeing 737, que se mencionan en el anexo B del Reglamento (UE) nº 474/2006, se sustituirán gradualmente, a partir de 2015, por aeronaves del mismo tipo y que una aeronave de tipo ATR 72-600 se añadirá a la flota en el primer trimestre de 2015.
- (72) El 10 de noviembre de 2014, la compañía aérea *Air Madagascar* solicitó que se modificara el anexo B para permitir la explotación de las nuevas aeronaves de tipo Boeing 737 que sustituirán a las actuales aeronaves de tipo Boeing 737 en su flota, así como la explotación de las aeronaves de tipo ATR 72-600 que se añadirán a la flota.
- (73) *Air Madagascar* aportó pruebas documentales de que el rendimiento en materia de seguridad de su flota ha mejorado. Las autoridades competentes de Madagascar declararon que, en relación con las operaciones llevadas a cabo con las aeronaves de tipo Boeing B737, están satisfechas del nivel de cumplimiento de los requisitos de la OACI demostrado por *Air Madagascar* en la actualidad. Los Estados miembros y la EASA confirmaron que no se habían planteado problemas específicos en las inspecciones en rampa realizadas en los aeropuertos de la Unión en el marco del programa SAFA.
- (74) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse con respecto a *Air Madagascar*. El anexo B del Reglamento (CE) nº 474/2006 debe modificarse para permitir la explotación de aeronaves de tipo B 737 y de aeronaves de tipo ATR 72/42 que figuran o figurarán en el AOC aéreo de *Air Madagascar*.
- (75) Los Estados miembros seguirán comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en rampa de las aeronaves de *Air Madagascar*, de conformidad con el Reglamento (UE) nº 965/2012.

**Compañías aéreas de la República Islámica de Mauritania**

- (76) La EASA puso al corriente a la Comisión sobre los informes que muestran deficiencias graves en materia de seguridad y la incapacidad persistente de la compañía aérea *Mauritania Airlines International* («MAI») para corregir las deficiencias observadas en las inspecciones en rampa realizadas en el marco del programa SAFA. Esas deficiencias se refieren a la preparación del vuelo y los cálculos del rendimiento. A pesar de algunas mejoras en cuanto al estado de las aeronaves, el tipo y la gravedad de las constataciones efectuadas recientemente inciden de forma directa en la seguridad de las operaciones y exigen medidas correctoras.
- (77) La Comisión ha comunicado esas deficiencias directamente a las autoridades nacionales competentes («ANAC») y a *Mauritania Airlines International* (MAI) para que tomen rápidamente las medidas oportunas. La ANAC acusó recibo informando sobre diversas medidas correctoras y sobre los últimos resultados de la auditoría de la OACI en los ámbitos de los aeródromos y los servicios de navegación aérea.
- (78) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la República Islámica de Mauritania.
- (79) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) nº 2111/2005.



### Compañías aéreas de Mozambique

- (80) Las autoridades competentes de Mozambique («IACM») han comunicado que ya se está aplicando el plan de medidas correctoras que presentaron a la OACI y que esta aprobó. El informe de situación más reciente y sus documentos justificativos, que la Comisión y la EASA recibieron el 26 de septiembre de 2014, indican que el IACM ha continuado trabajando en la actualización del marco jurídico mediante la presentación de propuestas legislativas para seguir aproximando la ley de aviación civil a los requisitos de la OACI, para lograr que su función pase de la de mero regulador a la de autoridad y para proseguir el ajuste de su normativa vigente a las normas y prácticas recomendadas de la OACI («SARP»), tal como han sido modificadas. Continúa la contratación y formación del personal para potenciar más la capacidad de supervisión, principalmente en los ámbitos de las operaciones y la expedición de licencias, la aeronavegabilidad, la reglamentación y el cumplimiento de las normas. Se intensifican los esfuerzos de consolidación de capacidades internas mediante asociaciones con autoridades africanas y europeas, así como con las organizaciones regionales. Se ha realizado un análisis de las deficiencias de la certificación de los aeródromos con respecto a todos los aeropuertos y se ha solicitado un plan detallado para la certificación de los aeropuertos internacionales (Maputo, Beira y Nacala) con miras a iniciar el proceso en 2015. Se está elaborando el programa de seguridad estatal y se espera que esté terminado en 2017.
- (81) El IACM ha continuado abordando los diversos resultados pendientes del USOAP en términos de las preguntas del protocolo asociado. Además, muchos de los reglamentos y procedimientos obligatorios en apoyo de las respuestas se han elaborado, y la documentación asociada se ha cargado, mediante la herramienta en línea (CMA) de la OACI. En la actualidad, sigue pendiente la validación de esas medidas por parte de la OACI.
- (82) El IACM ha solicitado una ICVM para poder validar los avances en la aplicación de su plan de medidas correctoras, que actualmente se prevé que se realice desde el 26 de noviembre hasta el 4 de diciembre de 2014, en los ámbitos de la legislación, la organización de la autoridad de aviación civil, los aeródromos y los servicios de navegación aérea.
- (83) Se ha tomado nota de los considerables avances comunicados por el IACM en la corrección de las deficiencias detectadas por la OACI y se ha animado a dichas autoridades a proseguir sus esfuerzos para el establecimiento de un sistema de aviación que cumpla plenamente las normas internacionales. Reconociendo los importantes avances ya realizados y los que se prevé que se consigan aún, podría efectuarse una misión de evaluación de la seguridad de la UE en el primer trimestre de 2015. No obstante, por el momento, es necesario aún abordar plena y adecuadamente varios asuntos importantes relacionados con la seguridad operacional de la aviación.
- (84) La investigación del accidente de la compañía aérea *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.* («LAM») que se produjo el 29 de noviembre de 2013 sigue su curso. El informe definitivo de investigación del accidente se espera para finales de 2014. Tras el accidente, LAM ha realizado una revisión amplia de la formación interna sobre seguridad y protección, así como de los mecanismos y los procedimientos, que ha desembocado en la aplicación de unos requisitos organizativos y operativos más exigentes. Paralelamente, se ha seguido trabajando para mejorar más el sistema de gestión de la seguridad («SMS»), prestando especial atención al análisis y al intercambio de los datos de vuelo.
- (85) El IACM informó también de que ha continuado el proceso de expedición de certificados a las compañías aéreas en cumplimiento de las SARP de la OACI. Con arreglo a la lista proporcionada por el IACM, una nueva compañía aérea ha sido certificada, a saber, *Makond Lda*. No obstante, el IACM no pudo facilitar pruebas que demuestren que se garantiza la supervisión de la seguridad de esa compañía aérea, en cumplimiento de las normas internacionales de seguridad.
- (86) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir la compañía aérea *Makond Lda* al anexo A del Reglamento (CE) nº 474/2006.

### Compañías aéreas de Nepal

- (87) La Comisión ha proseguido sus consultas con la autoridad competente de Nepal («CAAN») con el fin de determinar su capacidad para aplicar y hacer cumplir de modo suficiente las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (88) Sobre la base de una solicitud presentada por la Comisión, la CAAN facilitó documentación relativa a los avances realizados con respecto a las actividades de supervisión de la seguridad, que incluyen las deficiencias observadas en la visita de evaluación de la Unión a Nepal realizada en febrero de 2014, el problema de seguridad importante de la OACI y las auditorías de esta organización.

- (89) La Comisión y la EASA celebraron una reunión con la CAAN el 24 de septiembre de 2014, que se centró en concreto en los avances realizados en los ámbitos de la concesión de licencias al personal de vuelo, la concesión de licencias a las compañías aéreas y la supervisión de las operaciones aéreas.
- (90) Sin embargo, se observa que los avances son insuficientes y que se necesita más tiempo. En concreto, preocupa que, hasta ahora, la CAAN no haya abordado adecuadamente los requisitos de las tripulaciones aéreas que operan en un entorno de tripulación múltiple, especialmente cuando, en el informe del accidente mortal de 16 de febrero de 2014, se señala como probable causa de este la falta de formación adecuada de la tripulación.
- (91) Además, sigue preocupando que la expedición de nuevos certificados para las compañías aéreas por parte de la CAAN es insuficiente y puede no ser idónea para garantizar que todas las compañías aéreas nepalíes cumplen los requisitos internacionales de seguridad aérea. Se insta, pues, a la CAAN a buscar la asistencia de especialistas adecuados en la materia para evaluar el proceso y comprobar su adecuación, y a adoptar medidas en caso necesario.
- (92) El 11 de noviembre de 2014, se celebró una reunión entre la Comisión, la EASA y las compañías *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* y *Yeti Airlines* para examinar los avances respecto a las observaciones de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión y otros temas relativos a la mejora de la seguridad aérea en Nepal.
- (93) Es alentadora la capacidad de determinadas compañías aéreas para gestionar los riesgos de sus operaciones a un nivel que puede indicar la existencia de capacidad para atenuar los riesgos planteados por la insuficiente supervisión por parte de la CAAN. Sin embargo, la Comisión considera que, en la actualidad, las autoridades competentes de Nepal no pueden aplicar y hacer cumplir suficientemente las normas internacionales de seguridad pertinentes a un nivel que podría justificar una atenuación de la actual prohibición de explotación.
- (94) Conviene señalar también que, el 25 de agosto de 2014, la Comisión solicitó por escrito a la CAAN información actualizada sobre las compañías aéreas bajo su supervisión. En un escrito de 10 de septiembre de 2014, la CAAN informó a la Comisión de que se había certificado una nueva compañía aérea desde la última actualización, a saber que el AOC nº 082/2014 se había expedido a *Manang Air Pvt. Ltd.* el 3 de julio de 2014. Ahora bien, la CAAN no facilitó las pruebas que demuestren que se garantiza la supervisión de la seguridad de esta compañía aérea, en cumplimiento de las normas internacionales de seguridad.
- (95) Las compañías aéreas para las que antes se expedía un AOC solo para sus operaciones internacionales cuentan actualmente con un único AOC que abarca todas las operaciones. Por tal motivo, la CAAN ha revocado el AOC nº 058/2010 para *Buddha Air (operaciones internacionales)* y el AOC nº 059/2010 para *Shree Airlines (operaciones internacionales)*.
- (96) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir *Manang Air Pvt.* al anexo A del Reglamento (CE) nº 474/2006 y retirar *Buddha Air (operaciones internacionales)* y *Shree Airlines (operaciones internacionales)* del citado anexo.

### **Compañías aéreas de las Filipinas**

- (97) El 9 de abril de 2014, la FAA anunció su decisión de elevar el estado de cumplimiento de las Filipinas de la categoría 2 a la 1 en lo que respecta a su programa de auditoría de la IASA. En un escrito de 24 de julio de 2014 dirigido a la Comisión, la autoridad de aviación civil de las Filipinas («CAAP») mencionaba la decisión de la FAA de mejorar la categoría de cumplimiento de las Filipinas. Ese escrito mencionaba también la comunicación de la OACI según la cual las Filipinas habían resuelto los problemas de seguridad importantes observados anteriormente. Por último, la CAAP declaró en ese escrito que su próximo objetivo era lograr que se levantase la prohibición de explotación de las compañías aéreas certificadas en las Filipinas que aún estaban sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (98) En un escrito de 22 de septiembre de 2014 dirigido a la CAAP, la Comisión reiteró que cualquier decisión de suprimir compañías aéreas certificadas en las Filipinas de la lista comunitaria de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe sustentarse en un planteamiento basado en pruebas. A este respecto, el 4 de noviembre de 2014 se celebró una reunión técnica con expertos de la Comisión y de la EASA y con altos representantes de la CAAP.
- (99) Entre las pruebas presentadas por la CAAP antes de la reunión técnica de 4 de noviembre de 2014, así como en el transcurso de esta, figuraban datos de su estructura organizativa actual y propuestas de mejora para aumentar sus capacidades de supervisión. También se facilitó información sobre la actividad de vigilancia que la CAAP realiza actualmente con respecto a las compañías aéreas certificadas en las Filipinas. La CAAP también citó las mejoras de la infraestructura que se hallan en curso y facilitó información actualizada de la nueva propuesta de desarrollo de su programa estatal de seguridad («SSP»).

- (100) En su escrito de 22 de septiembre de 2014, la Comisión también indicaba que la EASA realizaría una visita de asistencia técnica sobre el terreno en Filipinas. La visita se llevó a cabo en la semana del 10 de noviembre de 2014.
- (101) El debate que se produjo en la reunión técnica del 4 de noviembre de 2014 y las pruebas facilitadas por la CAAP en el transcurso de su celebración se consideran alentadores en lo tocante a los avances logrados por las autoridades competentes filipinas con respecto a la supervisión de las compañías aéreas certificadas en las Filipinas. Ello posibilita la organización de una misión de comprobación sobre el terreno de la Unión en el futuro.
- (102) No obstante, con respecto al objetivo de la CAAP de solicitar la supresión total de la prohibición de explotación de las compañías aéreas certificadas en las Filipinas, hay que destacar que se necesitará una evaluación completa de toda la información pertinente y que el resultado de la verificación sobre el terreno de la Unión tendrá que ser satisfactorio.
- (103) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de las Filipinas.
- (104) Los Estados miembros deberán seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes por parte de *Philippine Airlines* y *Cebu Pacific Air*, dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 965/2012.

#### **Compañías aéreas de la Federación de Rusia**

- (105) La Comisión, la EASA y los Estados miembros han seguido realizando un estrecho seguimiento del rendimiento en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia que operan en la Unión, en particular dando prioridad a las inspecciones en rampa de determinadas aeronaves de las compañías rusas que deben efectuarse con arreglo al Reglamento (UE) n° 965/2012.
- (106) El 15 de julio de 2014, la Comisión se reunió con los representantes de la compañía aérea *Kogalymavia* para confirmar la eficacia de las medidas adoptadas por esta para mejorar su historial de seguridad. En general, los avances realizados por *Kogalymavia* parecían sostenibles. Se anima a esa compañía aérea a seguir creando una cultura positiva de la seguridad en su organización, que incluya la notificación de información esencial sobre ese particular.
- (107) El 6 de noviembre de 2014, la Comisión, asistida por la EASA y un Estado miembro, se reunió con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo («FATA»). El objetivo de esta reunión era asegurar que los resultados que se han formulado contra las compañías aéreas rusas durante las inspecciones en pista del programa SAFA en los últimos doce meses son abordados adecuadamente por esas compañías aéreas. En la reunión, la FATA se comprometió a seguir investigando las causas de algunas deficiencias graves y a efectuar un seguimiento de los casos en que no se hayan rectificado adecuadamente los incumplimientos.
- (108) El 21 de noviembre de 2014, la FATA informó a la Comisión de que había aconsejado a sus compañías aéreas que abordaran oportunamente todas las constataciones pendientes en la base de datos SAFA y que aplicaran medidas correctoras de forma continua, con el fin de evitar problemas con respecto a las inspecciones y los resultados del programa SAFA.
- (109) Sobre la base de la información disponible, se llegó a la conclusión de que la comparecencia de las autoridades de aviación rusas o de las compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia ante el Comité de Seguridad Aérea no era necesaria.
- (110) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de la Federación de Rusia.
- (111) No obstante, los Estados miembros deberán seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes por parte de las compañías aéreas de la Federación de Rusia, dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 965/2012. 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 la Federación de Rusia de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2111/2005.

**Compañías aéreas de Santo Tomé y Príncipe**

- (112) Tras un largo periodo sin comunicación, el 22 de septiembre de 2014, las autoridades competentes de Santo Tomé y Príncipe («INAC») informaron sobre los avances conseguidos en ese espacio de tiempo.
- (113) El 28 de mayo de 2014, la OACI anunció la resolución de los problemas de seguridad importantes relacionadas con el proceso de certificación de los operadores aéreos y la vigilancia, y la garantía de la protección ofrecida por los operadores de los aeródromos. Como consecuencia de ello, Santo Tomé y Príncipe ya ha resuelto todos los problemas de seguridad importantes observados anteriormente.
- (114) El plan de medidas correctoras presentado por el INAC se está aplicando en la actualidad. El resumen de su ejecución a mediados de abril de 2014 muestra que el 20 % de las actividades cuya ejecución estaba programada para antes del final de noviembre de 2014 ya se han realizado según lo previsto, mientras que el 25 % de esas actividades están aún en curso y el 55 % restante todavía no han comenzado y que la fecha fijada al respecto se ha retrasado considerablemente.
- (115) El INAC ha revocado los AOC de ocho compañías aéreas, a saber, *British Gulf International Company Ltd*, *Executive Jet Services*, *Global Aviation Operation*, *Goliah Air*, *Island Oil Exploration*, *Transafrik International Ltd*, *Transcargo* y *Transliz Aviation*. El INAC ha facilitado pruebas escritas sobre la revocación de los AOC de esas compañías aéreas.
- (116) La Comisión toma nota de la evolución positiva comunicada por el INAC y recomienda, en concreto, la revocación de los AOC de las compañías aéreas que tenían su centro de actividad principal fuera del país, así como la supresión de todas sus aeronaves del registro de matrícula de Santo Tomé y Príncipe.
- (117) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para retirar esas compañías aéreas del anexo A del Reglamento (CE) nº 474/2006.
- (118) El INAC informó también de que se han expedido AOC para las compañías aéreas *STP Airways* y *Africa's Connection*. No obstante, el INAC no facilitó pruebas que demuestren que se garantiza la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas, en cumplimiento de las normas internacionales de seguridad.
- (119) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que la lista comunitaria de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir las compañías aéreas *STP Airways* y *Africa's Connection* al anexo A del Reglamento (CE) nº 474/2006.

**Compañías aéreas de Sudán**

- (120) La autoridad de aviación civil de Sudán («SCAA») presentó a la Comisión información sobre cuatro compañías aéreas, a saber, *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) y *Tarco Air* (TRQ). Los documentos justificativos indican que esas compañías aéreas tienen diferentes niveles de gestión de la seguridad. No obstante, esos documentos muestran que se han realizado grandes avances con vistas a la preparación de una posible misión de comprobación de la Unión en 2015.
- (121) La SCAA también informó a la Comisión de los resultados de las últimas auditorías de la OACI en los ámbitos de los aeródromos y los servicios de navegación aérea. Aunque esas auditorías tienen por objeto ámbitos que, en su mayoría, no guardan relación con las áreas técnicas causantes de las preocupaciones principales de la Unión relacionadas con las compañías aéreas registradas en Sudán, a saber, las licencias del personal, las operaciones y la aeronavegabilidad, ello ha puesto de manifiesto que la SCAA ha procurado abordar todos los aspectos de la seguridad aérea mediante un planteamiento global.
- (122) Según parece, la SCAA ha logrado mejoras sostenibles de forma realista y progresiva. Sin embargo, todavía debe realizarse una evaluación exhaustiva para determinar si la SCAA y las compañías aéreas certificadas en Sudán cumplen las normas internacionales de seguridad. Además, antes de que pueda pensarse en presentar propuestas de modificación de la lista comunitaria de las compañías aéreas que son objeto de una prohibición de explotación en la Unión, es preciso realizar una nueva comprobación mediante una misión de comprobación de la Unión.
- (123) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Sudán.

**Compañías aéreas de Zambia**

- (124) Mediante escrito de 15 de mayo de 2014, el Departamento de Aviación Civil de Zambia informó a la Comisión de que la autoridad de la aviación civil de Zambia («ZCAA») está ya operativa y de que se está reforzando su capacidad administrativa. En ese escrito se presentaba también una versión actualizada de las medidas correctoras adoptadas para subsanar las deficiencias existentes, incluido un plan de seguridad, que la Comisión recibió el 5 de agosto de 2014. El plan de seguridad expone las medidas adicionales que deben adoptarse para establecer en Zambia un sistema eficiente y eficaz de regulación y supervisión de la seguridad y contiene objetivos claros a corto, medio y largo plazo.
- (125) Según parece, el Departamento de Aviación Civil de Zambia ha logrado avances y se anima a las autoridades del país a seguir realizando mejoras con el objetivo de reconsiderar, en el momento oportuno, las restricciones vigentes una vez realizada la verificación necesaria. No obstante, por el momento, sigue habiendo deficiencias importantes, sobre todo en relación con el establecimiento de la ZCAA, incluido un número suficiente de personal debidamente formado, y la actualización de la legislación y las reglamentaciones para aplicar las disposiciones de los anexos de la OACI que se hayan señalado en el plan de seguridad y respecto de las cuales todavía quedan por adoptar las medidas correspondientes.
- (126) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Zambia.
- (127) El artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 2111/2005 reconoce la necesidad de que se tomen decisiones con rapidez y, si procede, con urgencia dadas las implicaciones de seguridad. Es esencial, por lo tanto, para proteger la información de carácter sensible y reducir al mínimo los efectos comerciales, que se publiquen y entren en vigor inmediatamente después de su adopción las decisiones de actualización de la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición o restricción de operar dentro de la Unión.
- (128) Por tanto, procede modificar en consecuencia el Reglamento (CE) n° 474/2006.
- (129) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

El Reglamento (CE) n° 474/2006 queda modificado como sigue:

- 1) El anexo A se sustituye por el anexo A del presente Reglamento.
- 2) El anexo B se sustituye por el anexo B del presente Reglamento.

*Artículo 2*

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

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

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 2014.

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

## ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA DENTRO DE LA UE, 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
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	República de Ghana
<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>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islámica de Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islámica de Afganistán
PAMIR AIRLINES	Desconocido	PIR	República Islámica de Afganistán
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	República Islámica de Afganistán
<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
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

<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
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 Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Benín</b>
AERO BENIN	PEA N° 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA N° 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Desconocido	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA N° 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N° 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA N° 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República de Benín
ROYAL AIR	PEA N° 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA N° 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	TNB	República de Benín
<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

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 la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República Democrática del Congo (RDC)</b>
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)



Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministerial (ordonnance N° 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	República Democrática del Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	República Democrática del Congo (RDC)
<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>

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
ERITREAN AIRLINES	AOC N° 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC N° 005	NAS	Eritrea
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades responsables de la supervisión normativa de la República Gabonesa, excepto Gabon Airlines, Afrijet y SN2AG, incluidas en el anexo B, en particular:</b>			<b>República Gabonesa</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República Gabonesa
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	República Gabonesa
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República Gabonesa
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia, en particular:</b>			<b>República de Indonesia</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconocido	República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	República de Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconocido	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Desconocido	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	República de Indonesia
BATIK AIR	121-050	BTK	República de Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	República de Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	República de Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República de Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República de Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República de Indonesia
EASTINDO	135-038	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
HEAVY LIFT	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
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
KAL STAR	121-037	KLS	República de Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República de Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Desconocido	República de Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República de Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República de Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
MARTABUANA ABADION	135-049	Desconocido	República de Indonesia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconocido	República de Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
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
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	República de Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia
SKY AVIATION	121-028	Desconocido	República de Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Desconocido	República de Indonesia
SMAC	135-015	SMC	República de Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República de Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	República de Indonesia
SURYA AIR	135-046	Desconocido	República de Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	República de Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	República de Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República de Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República de Indonesia
UNINDO	135-040	Desconocido	República de Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República de Indonesia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kazajistán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, en particular:</b>			<b>República de Kazajistán</b>
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	República de Kazajistán
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	República de Kazajistán
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	República de Kazajistán
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República de Kazajistán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	República de Kazajistán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	República de Kazajistán
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	República de Kazajistán
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	República de Kazajistán
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	República de Kazajistán
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	República de Kazajistán
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	República de Kazajistán
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	República de Kazajistán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	República de Kazajistán
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	República de Kazajistán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República de Kazajistán
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	República de Kazajistán
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	República de Kazajistán
SCAT	KZ-01/004	VSV	República de Kazajistán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	República de Kazajistán
<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 KIRGUISTAN	03	LYN	República Kirguisa
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Kirguisa
S GROUP INTERNATIONAL ( <i>antiguamente S GROUP AVIATION</i> )	45	INT	República Kirguisa
SKY BISHKEK	43	BIS	República Kirguisa
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Kirguisa
SKY WAY AIR	39	SAB	República Kirguisa

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
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>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBIAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Mozambique responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República de Mozambique</b>
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Desconocido	República de Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Desconocido	República de Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconocido	República de Mozambique
CPY — CROSPRAYERS	MOZ-06	Desconocido	República de Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Desconocido	República de Mozambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Desconocido	República de Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Desconocido	República de Mozambique



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
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Desconocido	República de Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	República de Mozambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	República de Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Desconocido	República de Mozambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	República de Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Desconocido	República de Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Desconocido	República de Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Desconocido	República de Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	República de Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Desconocido	República de Mozambique
<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
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

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
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de las Filipinas responsables de la supervisión normativa, excepto Philippine Airlines y Cebu Pacific Air, en particular:</b>			<b>República de Filipinas</b>
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Desconocido	República de Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	República de Filipinas
AIR JUAN AVIATION	2013053	Desconocido	República de Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	República de Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Desconocido	República de Filipinas
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Desconocido	República de Filipinas
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	República de Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconocido	República de Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Desconocido	República de Filipinas
CM AERO SERVICES	20110401	Desconocido	República de Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Desconocido	República de Filipinas

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>FAR EAST AVIATION SERVICES</i>	2009013	Desconocido	República de Filipinas
<i>INAEC AVIATION CORP.</i>	2010028	Desconocido	República de Filipinas
<i>INTERISLAND AIRLINES</i>	2010023	ISN	República de Filipinas
<i>ISLAND AVIATION</i>	2009009	SOY	República de Filipinas
<i>ISLAND TRANSVOYAGER</i>	2010022	ITI	República de Filipinas
<i>LION AIR</i>	2009019	Desconocido	República de Filipinas
<i>MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES</i>	2010029	Desconocido	República de Filipinas
<i>MAGNUM AIR</i>	2012051	MSJ	República de Filipinas
<i>MISIBIS AVIATION &amp; DEVELOPMENT CORP</i>	2010020	Desconocido	República de Filipinas
<i>NORTHSKY AIR INC.</i>	2011042	Desconocido	República de Filipinas
<i>OMNI AVIATION CORP.</i>	2010033	Desconocido	República de Filipinas
<i>ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.</i>	2010024	Desconocido	República de Filipinas
<i>ROYAL STAR AVIATION, INC.</i>	2010021	Desconocido	República de Filipinas
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES</i>	2009 004	SRQ	República de Filipinas
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL</i>	2012052	SGD	República de Filipinas
<i>SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES</i>	2011045	Desconocido	República de Filipinas
<i>SUBIC SEAPLANE, INC.</i>	2011035	Desconocido	República de Filipinas
<i>WCC AVIATION COMPANY</i>	2009015	Desconocido	República de Filipinas
<i>ZEST AIRWAYS INCORPORATED</i>	2009003	EZD	República de Filipinas

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<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</i>	54	AAJ	República de Sudán
<i>ALMAJAL AVIATION SERVICE</i>	15	MGG	República de Sudán
<i>BADER AIRLINES</i>	35	BDR	República de Sudán
<i>BENTIU AIR TRANSPORT</i>	29	BNT	República de Sudán
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	República de Sudán
<i>DOVE AIRLINES</i>	52	DOV	República de Sudán
<i>ELIDINER AVIATION</i>	8	DND	República de Sudán
<i>FOURTY EIGHT AVIATION</i>	53	WHB	República de Sudán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconocido	República de Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	República de Sudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	República de Sudán
KUSH AVIATION	60	KUH	República de Sudán
MARSLAND COMPANY	40	MSL	República de Sudán
MID AIRLINES	25	NYL	República de Sudán
NOVA AIRLINES	46	NOV	República de Sudán
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	República de Sudán
SUN AIR COMPANY	51	SNR	República de Sudán
TARCO AIRLINES	56	TRQ	República de Sudán
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Zambia responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Zambia</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

## ANEXO B

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA SUJETA A RESTRICCIONES DENTRO DE LA UE <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: 5 aeronaves de tipo Boeing B777 y 4 aeronaves de tipo Boeing B737-700	Toda la flota salvo: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	República de Angola
AIR ASTANA <sup>(1)</sup>	AK-0475-13	KZR	Kazajistán	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo Boeing B767, aeronaves de tipo Boeing B757, aeronaves de tipo Airbus A319/320/321	Toda la flota salvo: aeronaves de la flota de Boeing B76, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Boeing B757, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Airbus A319/320/321, según se menciona en el AOC.	Aruba (Reino de los Países Bajos)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras
AFRIJET <sup>(2)</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
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ANAC	GBK	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Boeing B767-200.	Toda la flota salvo: TR-LHP	República Gabonesa
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Challenger CL-601, 1 aeronave de tipo HS-125-800.	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG	República Gabonesa; República de Sudáfrica.
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	República de Ghana	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo DC8-63F.	Toda la flota salvo: 9G-TOP y 9G-RAC	República de Ghana

<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
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: 14 aeronaves de tipo Airbus A300, 8 aeronaves de tipo Airbus A310, 1 aeronave Boeing B737.	Toda la flota salvo: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	República Islámica de Irán
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	República Popular Democrática de Corea	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633	República Popular Democrática de Corea
AIR MADA-GASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagascar	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo Boeing B737, aeronaves de tipo ATR 72/42 y 3 aeronaves de tipo DHC 6-300.	Toda la flota salvo: aeronaves de la flota de Boeing B737, mencionadas en el AOC, aeronaves de la flota ATR 72/42, mencionadas en el AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	República de Madagascar

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

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

<sup>(3)</sup> Solo se permite a Gabon Airlines utilizar las aeronaves especificadas para su nivel actual de operaciones en la Unión.

<sup>(4)</sup> Se permite a Iran Air operar en la Unión Europea utilizando las aeronaves especificadas conforme a las condiciones establecidas en el considerando 69 del Reglamento (UE) n° 590/2010, DO L 170 de 6.7.2010, p. 15.