

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 106



Edición
en lengua española

Legislación

62.º año

17 de abril de 2019

Sumario

II *Actos no legislativos*

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2019/618 de la Comisión, de 15 de abril de 2019, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión ⁽¹⁾ 1**

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE.

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/618 DE LA COMISIÓN

de 15 de abril de 2019

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión ⁽²⁾ establece la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (2) En aplicación del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 ⁽³⁾, algunos Estados miembros y la Agencia Europea de la Seguridad Aérea (en lo sucesivo, «la Agencia») comunicaron a la Comisión información pertinente para la actualización de dicha lista. También comunicaron información pertinente terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a esa información, procede actualizar la lista.
- (3) La Comisión comunicó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, los hechos y argumentos esenciales que podrían conducir a la decisión de imponerles una prohibición de explotación dentro de la Unión o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación en el caso de las compañías ya incluidas en las listas de los anexos A y B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (4) La Comisión brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar los documentos facilitados por los Estados miembros, así como de presentar observaciones por escrito y hacer una presentación oral ante la Comisión y el Comité establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 (en lo sucesivo, «el Comité de Seguridad Aérea»).
- (5) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión ⁽⁴⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Angola, Bielorrusia, Gabón, Indonesia, Moldavia, Nepal, República Dominicana, Rusia y Venezuela. La Comisión también informó al Comité de Seguridad Aérea de la situación de la seguridad aérea en Guinea Ecuatorial, Irán, Kazajistán, Libia, Tailandia, Turkmenistán y Zambia.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

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

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005 (DO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

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

- (6) La Agencia también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizado en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras (SAFA) de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽⁵⁾.
- (7) Además, la Agencia informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre los proyectos de asistencia técnica realizados en terceros países sujetos a una prohibición de explotación en aplicación del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Facilitó información sobre los planes y las solicitudes de intensificar la asistencia técnica y la cooperación para mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil de los terceros países a fin de ayudarlas a resolver los casos de incumplimiento de las normas internacionales de seguridad de la aviación civil aplicables. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y la Agencia. A este respecto, la Comisión reiteró la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la base de datos de la Red de Colaboración y Asistencia en Seguridad Operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sobre la asistencia técnica que prestan la Unión y los Estados miembros a los terceros países para mejorar la seguridad aérea en todo el mundo.
- (8) Eurocontrol puso al día a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre la función de alarma de SAFA y de los operadores de terceros países (TCO, en sus siglas en inglés), y presentó las estadísticas actuales sobre mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de la Unión

- (9) Tras el análisis efectuado por la Agencia de la información obtenida en las inspecciones en rampa realizadas a las aeronaves de las compañías aéreas de la Unión y en las inspecciones de normalización efectuadas por la Agencia, así como en inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron determinadas medidas de ejecución e informaron de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Bulgaria informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de las medidas que había adoptado con respecto a las compañías aéreas certificadas en ese país.
- (10) Los Estados miembros reiteraron su disposición a actuar oportunamente en caso de que la información en materia de seguridad indique la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento por parte de alguna compañía aérea de la Unión de las normas de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de Angola

- (11) Todas las compañías aéreas certificadas en Angola, con excepción de TAAG Angola Airlines (TAAG) que figura en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006, modificado por el Reglamento (UE) n.º 619/2009 de la Comisión ⁽⁶⁾, figuran actualmente en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, modificado por el Reglamento (UE) n.º 1131/2008 de la Comisión ⁽⁷⁾, y están sujetas a una prohibición total.
- (12) Del 10 al 14 de diciembre de 2018, expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros realizaron una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en las oficinas de la autoridad competente de Angola, el Instituto Nacional de Aviação Civil (Inavic), y en tres compañías aéreas certificadas en Angola, a saber, TAAG, SonAir y Heli Malongo.
- (13) El Inavic aplica un enfoque de la seguridad aérea que carece de técnicas modernas de gestión en la materia. No obstante, Angola ha logrado avances significativos desde la última visita de evaluación sobre el terreno de la Unión realizada en junio de 2009. Ha actualizado su marco legislativo en materia de seguridad aérea y ha desarrollado nuevos reglamentos técnicos, denominados Normativas Técnicas Aeronáuticas (NTA). Las NTA abarcan casi todos los anexos de la OACI, excepto el anexo 19. El Inavic trabaja actualmente en una nueva revisión de las NTA y ha desarrollado y aprobado internamente un conjunto de procedimientos para cumplir las obligaciones de vigilancia de la aeronavegabilidad. Sin embargo, las deficiencias en los procedimientos internos, el control de documentos, el registro coherente de los expedientes y la formación de los inspectores han llevado a la actual dirección del Inavic a expresar claramente su voluntad de mejorar la capacidad y la eficacia del trabajo cotidiano del Instituto. Este debe implementar una función de gestión de la calidad.

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

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 619/2009 de la Comisión, de 13 de julio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación dentro de la Unión (DO L 182 de 15.7.2009, p. 4).

⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 1131/2008 de la Comisión, de 14 de noviembre de 2008, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación dentro de la Unión (DO L 306 de 15.11.2008, p. 47).

- (14) A raíz de la evaluación sobre el terreno de la Unión se formularon quince observaciones relativas a las actividades de supervisión del Inavic. También se llegó a la conclusión de que, si bien el Inavic ha desarrollado algunas capacidades para supervisar las actividades de aviación en Angola, son indispensables nuevas mejoras para abordar las deficiencias de seguridad que surjan.
- (15) TAAG, la compañía nacional de Angola, posee un sistema de gestión de la seguridad fiable, que funciona correctamente y que genera datos útiles para el operador. Su dirección conoce bien ambos sistemas y los utiliza para identificar los riesgos y adoptar las medidas adecuadas para reducir los riesgos más graves a niveles aceptables. El sistema de gestión de la calidad es sólido y funcional.
- (16) TAAG ha elaborado los manuales exigidos, entre otros, los relativos al control del mantenimiento, el procedimiento de mantenimiento, las normas de funcionamiento para las operaciones de radio amplio de las aeronaves bimotor y la separación vertical mínima reducida, que contienen las políticas y los procedimientos detallados aprobados por el Inavic. El personal responsable de la certificación recibe formación adecuada sobre los tipos de aeronaves operados. En general, TAAG cuenta con personal y tripulaciones profesionales, así como con sistemas operativos para gestionar las distintas operaciones. Después de recibir la información y los análisis sobre la seguridad y la calidad, la dirección difunde dicha información y toma las medidas oportunas a través de publicaciones internas, en formato electrónico o de otro tipo. Los últimos resultados publicados de la auditoría de seguridad operacional de la IATA (IOSA) indican una tasa de conformidad del 99,3 %.
- (17) Aunque SonAir dispone de un sistema de gestión de la seguridad y de un sistema de gestión de la calidad operativos, la evaluación sobre el terreno de la Unión detectó deficiencias graves que exigen mejoras urgentes. SonAir no realiza todas las actividades conforme a los requisitos del manual de gestión de la seguridad, no garantiza plenamente la formación en materia de seguridad, gestiona el cambio de manera superficial y no ha llevado a cabo auditorías de seguridad en el último año. Con respecto al sistema de gestión de la calidad, la compañía aérea no pudo demostrar que se hubieran realizado todas las auditorías del programa anual de auditoría. Además, en la evaluación sobre el terreno de la Unión se llegó a la conclusión de que el sistema administrativo para el control de las constataciones no funcionaba correctamente. En el ámbito de las operaciones aéreas, SonAir cumple todos los requisitos a la hora de establecer las listas de tripulación. Sin embargo, las incoherencias detectadas en algunos de los registros de formación incluidos en la muestra exigen la adopción de medidas adecuadas para garantizar una definición y aplicación coherente de los procedimientos.
- (18) Por su parte, Heli Malongo dispone de sistemas plenamente informatizados e integrados de control de la conformidad, gestión de la seguridad y supervisión de los datos de vuelo. La interacción entre estos sistemas es funcional. Los manuales de operaciones actualmente aprobados reflejan las operaciones ejecutadas y cumplen con la normativa aplicable en Angola. Heli Malongo ha desarrollado e implementado un sistema funcional y sólido de garantía de calidad del mantenimiento. El Inavic ha aprobado los manuales de control del mantenimiento y de procedimiento de mantenimiento elaborados por Heli Malongo sobre la base de las recomendaciones del fabricante de las aeronaves. Las instalaciones son adecuadas, están bien organizadas y disponen de zonas específicas para almacenamiento y herramientas, incluidas herramientas calibradas. Los ingenieros de mantenimiento reciben una formación adecuada sobre los tipos de aeronaves operados y tienen acceso a las instrucciones necesarias para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (19) El 3 de abril de 2019, el Inavic y las compañías aéreas TAAG y Heli Malongo comparecieron ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea. El Inavic presentó las medidas adoptadas tras la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, incluidos los cambios introducidos en el marco legislativo de Angola. En marzo de 2019 se aprobó la nueva Ley de Aviación Civil, que reconoce al Inavic como una entidad administrativa y financiera autónoma. El Inavic informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de su compromiso de mejorar la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales a un nivel superior al 60 %; para ello, recibirá asistencia técnica externa. Además, el Inavic tiene la intención de desarrollar e implementar, a más tardar en 2019, una función de garantía de la calidad y una metodología integrada que permitan la uniformidad y el acceso electrónico común a toda su documentación técnica.
- (20) El Inavic ha avanzado en la aplicación de las normas internacionales de seguridad. La Comisión acoge con satisfacción los esfuerzos realizados e insta a las autoridades angoleñas y al Inavic a que prosigan en esa dirección. Sin embargo, las pruebas actualmente disponibles, en particular a raíz de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, no permiten concluir que los progresos realizados sean lo suficientemente significativos como para retirar del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 todas las compañías aéreas registradas en Angola y supervisadas por el Inavic. El Inavic debe seguir mejorando su sistema de supervisión de la seguridad, así como la formación y la normalización de los métodos de trabajo de sus inspectores.
- (21) Durante la comparecencia, TAAG y Heli Malongo presentaron sus planes de medidas correctoras para tener en cuenta las observaciones y recomendaciones formuladas después de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. Algunas de las medidas descritas en los planes de medidas correctoras ya se han implementado. Durante la comparecencia, ambas compañías aéreas alegaron que contaban con sistemas sólidos y funcionales para gestionar diversas operaciones.

- (22) La Comisión concluye que TAAG y Heli Malongo tienen la capacidad de efectuar sus respectivas operaciones de forma segura. La Comisión considera que existen pruebas suficientes de que ambas compañías cumplen la normativa angoleña y las normas de seguridad internacionales. Por lo que se refiere a TAAG, la Agencia confirmó que esta compañía no plantea problemas de seguridad específicos en cuanto a los TCO y la SAFA.
- (23) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión concluye que es preciso retirar a Heli Malongo del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y a TAAG del anexo B del mismo Reglamento. Procede, por tanto, modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión establecida en los anexos A y B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (24) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de Angola de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Angola de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (25) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Bielorrusia

- (26) El 17 de septiembre de 2018, a raíz de las deficiencias de seguridad detectadas por la Agencia en el marco del proceso de autorización de TCO, la Comisión inició consultas con el Departamento de Aviación de Bielorrusia (AD-BLR) de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (27) Del 11 al 15 de marzo de 2019, expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros realizaron en Bielorrusia una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en las oficinas de AD-BLR y de otras compañías aéreas certificadas en Bielorrusia, a saber, Belavia Belarusian Airlines (Belavia), Rubystar Airways y Transaviaexport Airlines.
- (28) Durante la visita, AD-BLR aportó pruebas sobre los cambios significativos introducidos en su funcionamiento, incluida la adopción de nuevos pedidos, nuevos manuales internos y listas de control, la creación de una inspección específica en el Ministerio de Transportes responsable del sector de la aviación y la contratación de nuevos inspectores. Estas acciones se iniciaron en junio de 2018 con una modificación del código aéreo y los esfuerzos se intensificaron tras el inicio de las consultas entre la Comisión y AD-BLR el 17 de septiembre de 2018. En 2018, AD-BLR también inició el proceso de recertificación de todas las compañías aéreas certificadas en Bielorrusia. En el momento de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, AD-BLR había completado ya la nueva certificación de dos compañías aéreas. Estos esfuerzos por mejorar el cumplimiento de los requisitos internacionales de seguridad son importantes.
- (29) El intercambio de información, que había sido poco fluido en 2018, mejoró durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. Los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión pusieron de manifiesto la necesidad de definir y aplicar una hoja de ruta exhaustiva, con un control de los procesos y un seguimiento riguroso para poder detectar y reducir adecuadamente los riesgos de seguridad. Durante la visita, AD-BLR aportó pruebas de su programa anual de supervisión de las compañías aéreas certificadas en Bielorrusia. En el momento de la visita, aunque ADR-BLR estaba contratando al personal cualificado necesario, este todavía no era suficiente para llevar a cabo todas las actividades de supervisión necesarias. También se observó que la eficacia de esas actividades de supervisión podía mejorarse aún más si estuviesen dictadas en mayor medida por los resultados de una evaluación del riesgo en materia de seguridad.
- (30) La finalidad de la evaluación de las tres compañías aéreas antes mencionadas era verificar la capacidad de ADR-BLR para garantizar la conformidad de las operaciones de las compañías aéreas certificadas en Bielorrusia con las normas de seguridad internacionales. La visita de evaluación sobre el terreno de la Unión concluyó que eran necesarias mejoras, en particular en lo que respecta a las actividades de supervisión de las compañías aéreas certificadas en Bielorrusia. Pese a ello, no se ha identificado ningún riesgo inminente para la seguridad que requiera medidas adicionales a las ya adoptadas por la Agencia durante el proceso de autorización de TCO.
- (31) El 3 de abril de 2018, AD-BLR compareció ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea. La delegación de AD-BLR, con un único representante, informó de la adopción de una serie de medidas destinadas a seguir mejorando la seguridad aérea en Bielorrusia, en particular la contratación y la formación de personal, la revisión de las normas y los procedimientos de aviación y el despliegue de nuevas tecnologías digitales para reforzar las actividades de supervisión. Si bien el Comité de Seguridad Aérea consideró útil parte de la información facilitada, AD-BLR no siempre respondió con precisión a las preguntas planteadas.

- (32) Sobre la base de la información disponible, incluidos los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en marzo de 2019 y el plan de medidas correctoras transmitido el 29 del mismo mes, la Comisión reconoce los progresos realizados por AD-BLR en la aplicación de las normas de seguridad internacionales desde junio de 2018. Con todo, AD-BLR debe seguir garantizando recursos adecuados para sus actividades de supervisión de la seguridad. Por otra parte, la Comisión considera que es importante separar las consideraciones políticas de las consideraciones de seguridad.
- (33) Aunque todo parece indicar que las medidas adoptadas por AD-BLR ya contribuyen a reforzar su capacidad para supervisar las actividades de aviación en Bielorrusia, dicha capacidad debe mejorarse para garantizar que las operaciones de las compañías aéreas certificadas en Bielorrusia se lleven a cabo de conformidad con las normas de seguridad internacionales. De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Bielorrusia.
- (34) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de Bielorrusia de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en ese país de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (35) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de la República Dominicana

- (36) Las compañías aéreas de la República Dominicana nunca habían sido incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006. El 20 de marzo de 2019, la Agencia informó a la Comisión de las deficiencias de seguridad detectadas en el marco del proceso de autorización de TCO. De las cinco compañías aéreas certificadas por el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) que han solicitado una autorización de TCO, solo la han obtenido dos, a saber, Helidosa Aviation Group, SA, y Servicios Aéreos Profesionales, SA. El 15 de marzo de 2019, la Agencia suspendió la autorización a Servicios Aéreos Profesionales, SA, por razones de seguridad. Las compañías aéreas Dominican Wings, SA, y Sky High Aviation Services, S.R.L., retiraron sus solicitudes durante la evaluación inicial realizada por la Agencia. La compañía Air Century, SA, que no pudo demostrar que cumplía las normas de seguridad aplicables, retiró su primera solicitud en 2017 y volvió a presentarla en 2018.
- (37) Los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizadas en el marco del programa de SAFA indican que el ratio SAFA de las compañías aéreas certificadas por el IDAC supera la media mundial. La recurrencia de algunas conclusiones de la SAFA pone de manifiesto la presunta falta de una cultura de seguridad adecuada. El número total de inspecciones SAFA es, sin embargo, limitado. La Comisión decidió iniciar consultas con el IDAC de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (38) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de la República Dominicana.
- (39) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en la República Dominicana de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (40) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Gabón

- (41) La Comisión y la Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), autoridad competente de Gabón, prosiguieron sus consultas con el fin de supervisar los progresos alcanzados por el sistema de supervisión de la seguridad en el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad. En este contexto, la ANAC informó a la Comisión de las medidas adoptadas para reforzar la aplicación de elementos críticos, así como de los resultados preliminares de la misión de validación coordinada de la OACI (ICVM), que se llevó a cabo del 29 de enero al 6 de febrero de 2019.

- (42) Sobre la base de la información facilitada, la Comisión no puede determinar por completo la capacidad de la ANAC para garantizar la conformidad de las operaciones de las compañías aéreas certificadas en Gabón con las normas de seguridad internacionales. Por consiguiente, se solicitará información adicional y se organizará una reunión técnica para debatir la situación de la supervisión de la seguridad en Gabón.
- (43) El 2 de abril de 2019, las autoridades competentes de Gabón presentaron a la Comisión pruebas de que las compañías aéreas Afric Aviation, Allegiance Air Tourist, Sky Gabon y Nouvelle Air Affaires Gabon ya no son titulares de un certificado de operador aéreo (AOC). Estas compañías aéreas deben retirarse, en consecuencia, de la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (44) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para retirar las compañías aéreas Afric Aviation, Allegiance Air Tourist y Sky Gabon del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y la compañía aérea Nouvelle Air Affaires Gabon del anexo B de dicho Reglamento.

Compañías aéreas de Indonesia

- (45) Todas las compañías aéreas de Indonesia fueron retiradas en junio de 2018 del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/871 de la Comisión⁽⁸⁾. Para seguir controlando el sistema de supervisión de la seguridad en Indonesia, la Comisión y la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia (DGCA) continuaron sus consultas de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006. En este contexto, por carta de 28 de febrero de 2019, la DGCA proporcionó a la Comisión información adicional y una actualización relativa a las actividades de supervisión de la seguridad aérea en Indonesia en el período comprendido entre septiembre de 2018 y febrero de 2019. Dicha información incluía una lista de compañías aéreas certificadas en Indonesia y de las aeronaves matriculadas, las actividades de supervisión de la seguridad, las medidas de ejecución adoptadas por la DGCA y una situación actualizada de los planes de medidas correctoras como resultado de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de marzo de 2018. La DGCA facilitó asimismo actualizaciones relativas a la aplicación del plan de acción de navegación basada en la *performance* (PBN, en sus siglas en inglés) y a la asistencia técnica proporcionada a la DGCA.
- (46) Por correo electrónico de 16 de enero, la DGCA informó sobre su proceso de reorganización con el fin de adecuar sus procedimientos a las normas y prácticas recomendadas de la OACI. La DGCA también mantuvo informada a la Comisión sobre los graves incidentes sufridos por compañías aéreas indonesias.
- (47) En lo que respecta a la lista de compañías aéreas, aeronaves y actividades de supervisión, la DGCA expidió un nuevo AOC Parte-121 y un nuevo AOC Parte-135. Por lo que se refiere a las medidas de ejecución adoptadas, la DGCA suspendió un AOC Parte-121, revocó un certificado de validación, suspendió una licencia de piloto e impuso tres sanciones administrativas a los titulares de un AOC Parte-135. Además, la DGCA reforzó la supervisión en el apartado médico de la concesión de licencias en respuesta a los problemas detectados durante la visita de evaluación de la Unión de marzo de 2018 y suspendió a siete titulares de licencias de examinador médico autorizado.
- (48) También se ha tenido en cuenta la recomendación sobre la aplicación de la PBN. De aquí a finales de 2019, Indonesia prevé aplicar los procedimientos de PBN en diecinueve de los veintisiete aeropuertos internacionales. La aplicación de la PBN en los aeropuertos nacionales y lejanos está avanzando, aunque no al mismo ritmo.
- (49) La DGCA también informó a los servicios de la Comisión sobre la situación de las medidas correctoras adoptadas tras la misión de validación coordinada de la OACI que tuvo lugar en 2017. El 25 de julio de 2018, la OACI revisó el plan de medidas correctoras en materia de aeronavegabilidad. Todas las medidas correctoras han sido total o parcialmente aceptadas por la OACI.
- (50) La Comisión examinó la información y, por carta de 6 de marzo de 2019, solicitó información adicional, principalmente, sobre el número de procedimientos internos de la DGCA aún pendientes de finalización, los plazos de una de las compañías aéreas que no se habían cumplido y la reciente fusión de Garuda Indonesia y Sriwijaya. El 20 de marzo de 2019, la DGCA envió la información solicitada. Tras un nuevo examen, la Comisión considera suficientes la mayoría de las explicaciones sobre el plan de medidas correctoras, los incidentes graves y las medidas de ejecución. En consecuencia, se dieron por concluidas la mayoría de las conclusiones relativas al plan de medidas correctoras y se aceptaron las nuevas fechas propuestas para el cierre.

⁽⁸⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/871 de la Comisión, de 14 de junio de 2018, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L 152 de 15.6.2018, p. 5).

- (51) La DGCA sigue facilitando información sobre las medidas adoptadas a raíz del trágico accidente del vuelo JT610 de Lion Air ocurrido el 29 de octubre de 2018. Después del accidente del vuelo ET302 de Ethiopian Airlines ocurrido el 10 de marzo de 2019, la DGCA informó a la Comisión de su decisión de dejar en tierra el parque de aeronaves Boeing 737 MAX explotado por Lion Air y Garuda Indonesia como medida cautelar.
- (52) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, en lo que respecta a las compañías aéreas de Indonesia, no hay motivos en la fase actual para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (53) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de Indonesia de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Indonesia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (54) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Moldavia

- (55) En septiembre de 2018, la Comisión comunicó a la Autoridad de Aviación Civil de Moldavia (CAAM) algunas preocupaciones en materia de seguridad en relación con las compañías aéreas certificadas por dicha Autoridad. Al mismo tiempo, la Comisión notificó a la CAAM el inicio de consultas en virtud del artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (56) Del 11 al 15 de febrero de 2019, expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros efectuaron una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en las oficinas de la CAAM y de varias compañías aéreas certificadas en Moldavia, a saber, Air Moldova, Fly Pro y Terra Avia.
- (57) El informe de los expertos señala que la CAAM aplica un enfoque de la seguridad aérea que no prevé técnicas modernas de gestión de la seguridad aérea. El marco legislativo debe actualizarse, ya que aún no se han incorporado a la normativa moldava todas las modificaciones de los anexos de la OACI. Actualmente, la CAAM trabaja en la aplicación de la normativa de la Unión de conformidad con el Acuerdo sobre una zona de aviación común firmado entre la Unión y sus Estados miembros y la República de Moldavia en 2012.
- (58) La CAAM sigue sin aplicar los mecanismos y procedimientos internos necesarios para trasladar el marco jurídico y técnico existente a sus actividades corrientes. Por lo tanto, la CAAM debe mejorar su función de gestión de la calidad. El departamento de operaciones de vuelo de la CAAM ha establecido procesos y procedimientos internos, que no se respetan. Durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión se identificaron algunos ámbitos mejorables, como la necesidad de hacer cumplir estrictamente el proceso de certificación, de dar más trazabilidad a la revisión y aprobación de los manuales y de reforzar las obligaciones de vigilancia de la división de operaciones de vuelo. En lo que respecta a la concesión de licencias, la CAAM no ha establecido ningún sistema para la supervisión de los exámenes teóricos y prácticos delegados. Además, debe mejorarse el registro, en particular para garantizar la trazabilidad de las actividades de vigilancia.
- (59) Los programas de formación desarrollados por el departamento de aeronavegabilidad de la CAAM no cumplen los procedimientos establecidos ni son suficientes para mantener el nivel exigido de conocimientos, capacidades, competencias y cualificaciones del personal de aeronavegabilidad. La división de aeronavegabilidad de la CAAM debe reforzar sus auditorías o inspecciones, ya que la evaluación sobre el terreno de la Unión ha puesto de manifiesto problemas en las compañías aéreas moldavas que deberían haber sido detectados durante las propias auditorías de vigilancia de la CAAM.
- (60) Air Moldova, la compañía aérea más importante de Moldavia, posee un sistema de gestión de la seguridad eficaz, que funciona correctamente y que genera datos útiles para el operador. El sistema de gestión de la calidad es sólido y funcional y solo requiere ligeras mejoras. La dirección de la compañía conoce bien ambos sistemas y los utiliza para identificar los riesgos y adoptar las medidas adecuadas para reducir los riesgos más graves a niveles aceptables. La compañía aérea realiza sus operaciones con el apoyo de técnicos cualificados y de estaciones de línea con capacidad de mantenimiento. La organización cuenta con un sistema sólido y estructurado para controlar los diferentes aspectos del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Air Moldova ha elaborado los manuales exigidos que contienen las medidas y los correspondientes procedimientos pormenorizados aprobados por la CAAM. El personal certificado recibe una formación adecuada sobre los tipos de aeronaves operados. Durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión no se detectaron grandes deficiencias.

- (61) Fly Pro es una compañía aérea de carga que posee un sistema de gestión de la seguridad y un sistema de gestión de la calidad. Durante la evaluación sobre el terreno de la Unión se detectaron algunas deficiencias en estos sistemas, que requerían mejoras. El manual de gestión de la seguridad de Fly Pro debe actualizarse de conformidad con la legislación moldava y con las normas internacionales de seguridad. Con respecto al sistema de gestión de la calidad, la compañía aérea no pudo demostrar que se hubieran realizado todas las auditorías del programa anual de auditoría. Por otra parte, el sistema administrativo para el control de las constataciones no funcionaba correctamente. Fly Pro ha elaborado un manual de operaciones, pero su versión actual no incorpora las operaciones y homologaciones aprobadas. El programa de mantenimiento no está actualizado, ya que las nuevas inspecciones incluidas en el último informe del Comité de Revisión del Mantenimiento elaborado por el organismo responsable del diseño de tipo se introdujeron con un intervalo equivocado. La evaluación de Fly Pro ha puesto de manifiesto problemas funcionales en relación con el control operativo y la formación y gestión de registros, ya que el sistema de gestión de la calidad es incapaz de identificar las deficiencias.
- (62) Terra Avia es una compañía aérea privada de Moldavia, cuya base operativa está en el aeropuerto internacional de Sharjah, en los Emiratos Árabes Unidos. El manual de gestión de la seguridad de Terra Avia debe actualizarse de conformidad con la legislación moldava y con las normas internacionales de seguridad. Además, Terra Avia no realiza sus actividades con arreglo a los requisitos del manual de gestión de la seguridad (la gestión de riesgos se realiza de manera superficial, no se promueve plenamente la seguridad y no se llevan a cabo auditorías de seguridad). Tampoco ha establecido un control operativo efectivo sobre el inicio, la continuación, el desvío o el final de un vuelo. Además, el programa de mantenimiento presentado por la compañía aérea no está actualizado. Por otra parte, aunque las aeronaves operadas por Terra Avia no alcanzan de ninguna manera las cifras de utilización establecidas para la validez del informe del Comité de Revisión del Mantenimiento y los datos de planificación del mantenimiento, la compañía aérea no ha previsto desarrollar y aplicar un programa de mantenimiento de baja utilización. Terra Avia no ha sido capaz de demostrar de qué manera cumple sus responsabilidades en materia de mantenimiento de la aeronavegabilidad, ni tampoco el nivel de cumplimiento del programa de mantenimiento. La visita de evaluación sobre el terreno de la Unión ha puesto de manifiesto que la información relativa a las piezas con vida útil estaba incompleta. Por último, en cuanto al programa de formación y de evaluación de la tripulación de vuelo, Terra Avia no pudo demostrar que todos los temas exigidos se imparten en el curso de conversión y durante la formación periódica. El sistema de control de los tiempos de vuelo, de servicio y de descanso de las tripulaciones de vuelo y de cabina utilizado por Terra Avia no prevé un dispositivo de notificación para informar de las posibles infracciones.
- (63) A raíz de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de 2019, la CAAM llevó a cabo un análisis de la seguridad y elaboró un plan de medidas para corregir las deficiencias observadas durante la visita. La Comisión considera que el análisis es exhaustivo y establece plazos específicos para la aplicación de medidas. Sin embargo, será necesario redoblar los esfuerzos para cumplir todas las tareas incluidas en el análisis de seguridad. Además, a la espera de la aplicación efectiva de este análisis, siguen sin atenuarse los riesgos para la seguridad detectados durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de 2019.
- (64) El 2 de abril de 2019, la CAAM y las compañías aéreas Air Moldova, Fly One y Aerotranscarga comparecieron ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea. La CAAM presentó su actual estructura organizativa y facilitó información detallada sobre el personal asignado a sus departamentos de aeronavegabilidad y de operaciones de vuelo. La CAAM informó pormenorizadamente sobre las medidas adoptadas desde la última reunión del Comité de Seguridad Aérea en noviembre de 2018, incluida información sobre la formación de los inspectores operativos, sobre el proceso de contratación de nuevos inspectores y sobre las medidas adoptadas con respecto a una serie de compañías aéreas registradas en Moldavia. Además, la CAAM también informó sobre la situación y la planificación de la armonización de la legislación moldava con el marco regulador de la Unión y la revisión de los procedimientos y manuales internos. Presentó un resumen de las medidas correctoras adoptadas para tener en cuenta las observaciones formuladas por los expertos durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de 2019. Informó, asimismo, a la Comisión de que se habían suspendido los AOC de Fly Pro y de Terra Avia.
- (65) La CAAM señaló también la reestructuración de la que ha sido objeto desde principios de 2019, que la ha convertido en una institución pública, financiada con cargo al presupuesto del Estado. La Comisión considera que es importante separar las consideraciones políticas de las consideraciones de seguridad y advierte que la CAAM tendrá que demostrar su total independencia en el proceso de toma de decisiones a pesar de este nuevo marco institucional.
- (66) Con arreglo a la información disponible, incluidos los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión y la información facilitada durante la comparecencia, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea consideran que las capacidades de la CAAM para supervisar las actividades de aviación en Moldavia son muy limitadas y que se necesitarán mejoras importantes para paliar las deficiencias de seguridad que surjan.

- (67) Air Moldova presentó su plan de medidas correctoras para tener en cuenta las observaciones y recomendaciones formuladas a raíz de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. El plan contiene acciones correctoras y preventivas basadas en un análisis profundo de las causas subyacentes. La Agencia ha confirmado, a este respecto, que la compañía no presenta en este momento ningún problema de seguridad en relación con los TCO y la SAFA.
- (68) En su presentación general de la empresa, Fly One se refirió también a su flota actual y los recursos e instalaciones de que dispone, y describió sus sistemas de gestión de la seguridad y de gestión de la calidad como sistemas sólidos y bien desarrollados. La compañía aérea utiliza un conjunto de herramientas informáticas para integrar los datos relativos a la seguridad, la calidad y la gestión del riesgo, y para tener un control efectivo de sus operaciones. La Agencia ha confirmado, a este respecto, que la compañía no presenta en este momento ningún problema de seguridad en relación con los TCO y la SAFA.
- (69) Aerotranscarga presentó la estructura y el funcionamiento de sus sistemas de gestión de la calidad y de gestión de la seguridad y anunció su compromiso de mejorar su cultura de la seguridad y sus resultados en este ámbito. La Agencia ha confirmado, a este respecto, que la compañía no presenta en este momento ningún problema de seguridad en relación con los TCO y la SAFA.
- (70) Sobre la base de la información actualmente disponible y de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, con respecto a las compañías aéreas de Moldavia, existen en la fase actual motivos para incluir a todas ellas, con excepción de Air Moldova, Fly One y Aerotranscarga, en la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (71) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de Moldavia de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Moldavia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (72) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Nepal

- (73) Mediante carta de 29 de octubre de 2018, la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil de Nepal (CAAN) una lista de los documentos y las medidas que debían completarse.
- (74) Por carta de 9 de diciembre de 2018, la CAAN facilitó toda la documentación solicitada. La Comisión concluyó que la documentación presentada estaba bien estructurada y que su contenido era satisfactorio. Pese a los considerables esfuerzos realizados por la CAAN para mejorar el sistema de supervisión de la seguridad en Nepal, la Comisión considera que se necesitan mejoras adicionales significativas para abordar las deficiencias de seguridad existentes. Además, la Comisión observa que el índice de accidentes y de incidentes notificables sigue siendo especialmente elevado en Nepal. El 27 de febrero de 2019 tuvo lugar el último accidente, en el que un helicóptero Eurocopter AS350 operado por Air Dynasty se estrelló en la región montañosa de Taplejung, al este de Nepal. La ratio de accidentes en Nepal debe mejorar notablemente antes de considerar la retirada de la prohibición que se aplica actualmente a todas las compañías aéreas registradas en ese país.
- (75) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Nepal.

Compañías aéreas de Rusia

- (76) La Comisión, la Agencia y las autoridades competentes de los Estados miembros han seguido supervisando atentamente los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia que operan en la Unión, en particular concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de determinadas compañías aéreas rusas efectuadas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (77) El 22 de marzo de 2019, representantes de la Comisión, la Agencia Europea y un Estado miembro se reunieron con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo (FATA) para revisar los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia sobre la base de los informes de las inspecciones en rampa (efectuadas en el período comprendido entre el 19 de septiembre de 2018 y el 22 de marzo de 2019) y detectar los casos en los que deberían reforzarse las actividades de supervisión de la FATA.

- (78) Durante esa reunión, la Comisión revisó más detalladamente los resultados de las inspecciones SAFA en rampa de una compañía aérea certificada en Rusia y tomó nota de la decisión adoptada por la FATA de restringir su certificado de operador aéreo a los vuelos nacionales. A la vista del gran número de solicitudes de autorización de TCO denegadas por la Agencia (19 casos de 62 solicitudes), la Comisión pidió a la FATA que revisara los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas afectadas antes de la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.
- (79) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la facilitada por la FATA en la reunión de 22 de marzo de 2019, la Comisión considera que, en la fase actual, la FATA posee la capacidad y voluntad necesarias para resolver las deficiencias en materia de seguridad. Por estos motivos, la Comisión concluyó que no era necesaria la comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea de las autoridades de aviación rusas ni de las compañías aéreas certificadas en Rusia.
- (80) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, en la fase actual, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Rusia.
- (81) Los Estados miembros deben seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes por parte de las compañías aéreas de Rusia, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (82) Si tales inspecciones indicasen la existencia de riesgos inminentes de seguridad como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a imponer una prohibición de explotación a determinadas compañías aéreas de Rusia y a incluirlas en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.

Compañías aéreas de Venezuela

- (83) El 6 de marzo de 2017, la compañía aérea Avior Airlines, certificada en Venezuela, solicitó una autorización de TCO a la Agencia. La Agencia evaluó la solicitud de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión y el 4 de octubre de 2017 denegó la autorización a Avior Airlines por motivos de seguridad.
- (84) El 14 de noviembre de 2017, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y Avior Airlines comparecieron ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005. A raíz de esa comparecencia, en noviembre de 2017 la Comisión modificó la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión e incluyó a la compañía aérea Avior Airlines en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽⁹⁾.
- (85) Tras la reunión técnica celebrada el 29 de agosto de 2018, el INAC, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, compareció el 14 de noviembre de 2018 ante el Comité de Seguridad Aérea. Aunque se aplicaban algunos elementos de un sistema de supervisión que parecían adecuados en términos de estructura, número de empleados responsables de la supervisión, procedimientos documentados y planificación de las inspecciones, el análisis de la información disponible puso de manifiesto varias incoherencias. Sin embargo, estas incoherencias no justifican la inclusión de todas las compañías aéreas de Venezuela en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (86) Venezuela ha facilitado información actualizada periódica sobre el estado de sus obligaciones de vigilancia. El 17 de enero de 2019, la Comisión solicitó al INAC que facilitara información sobre tres compañías aéreas venezolanas, a saber, Avior Airlines, Estelar Latinoamérica y Conviasa. Esta solicitud incluía los informes de inspección relativos a las operaciones, la aeronavegabilidad, la concesión de licencias al personal y la aeronáutica médica realizados por el INAC a estas compañías aéreas en 2017 y 2018, así como todos los informes de inspección de las organizaciones de mantenimiento que trabajan para cualquiera de esas tres compañías aéreas venezolanas. Se presentó una solicitud similar por lo que se refiere a los centros de formación. Además, la Comisión solicitó todos los informes de las inspecciones en rampa realizadas a las compañías aéreas venezolanas, incluidas las medidas correctoras y las medidas de seguimiento emprendidas por el INAC. La Comisión seguirá examinando la información presentada oportunamente por el INAC y solicitará más información cuando sea necesario.
- (87) Según la información facilitada por el INAC el 1 de abril de 2019, Avior Airlines ha obtenido el certificado IOSA. La Agencia ha informado de que Avior Airlines tiene la intención de presentar una nueva solicitud de autorización de TCO.

⁽⁹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2215 de la Comisión, de 30 de noviembre de 2017, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación dentro de la Unión (DO L 318 de 2.12.2017, p. 1).

- (88) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, en la fase actual no existen motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Venezuela.
- (89) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de Venezuela de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Venezuela de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (90) 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 intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (91) El artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 reconoce la necesidad de que se tomen decisiones con rapidez y, si procede, con urgencia dadas las implicaciones de seguridad. Por consiguiente, a fin de proteger la información de carácter sensible y reducir al mínimo los efectos comerciales, es esencial 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.
- (92) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (93) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

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

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 15 de abril de 2019.

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

ANEXO I

El anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO A

**LISTA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA PROHIBIDA DENTRO DE LA UNIÓN,
CON EXCEPCIONES ⁽¹⁾**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabue
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines y Heli Malongo, en particular:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconocido	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconocido	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconocido	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconocido	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola

⁽¹⁾ Se podrá permitir a las compañías aéreas enumeradas en el anexo A que ejerzan sus derechos de tráfico utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconocido	Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconocido	Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Desconocido	Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconocido	Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	República Democrática del Congo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Desconocido	República Democrática del Congo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	República Democrática del Congo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Desconocido	República Democrática del Congo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritrea

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Gabón responsables de la supervisión normativa, excepto Afrijet Business Service, incluida en el anexo B, en particular:			Gabón
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T.)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabón
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabón
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	Gabón
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Kirguistán
AIR BISHKEK (antes EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirguistán
AIR MANAS	17	MBB	Kirguistán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirguistán
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirguistán
HELI SKY	47	HAC	Kirguistán
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirguistán
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirguistán
S GROUP INTERNATIONAL (antes S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirguistán
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirguistán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirguistán
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirguistán
TEZ JET	46	TEZ	Kirguistán
VALOR AIR	07	VAC	Kirguistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa.			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Moldavia responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, Fly One y Aerotranscarga, en particular:			Moldavia
CA Î.M "TANDEM AERO" SRL	MD005	TDM	Moldavia
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldavia
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldavia
CA "OSCAR JET" SRL	MD017	OSJ	Moldavia
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldavia
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldavia
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldavia
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldavia
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldavia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconocido	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconocido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconocido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconocido	Nepal

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconocido	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconocido	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sudán
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudán
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconocido	Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Sudán
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Sudán
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Sudán
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Sudán
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Sudán
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Sudán».

ANEXO II

El anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336).	Comoras
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabón	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo Falcon 50 y dos aeronaves de tipo Falcon 900.	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabón
IRAN AIR	FS100	IRA	Irán	Todas las aeronaves de tipo Fokker F100 y de tipo Boeing B747.	Aeronaves de tipo Fokker F100, según se menciona en el AOC; aeronaves de tipo Boeing B747, según se menciona en el AOC.	Irán
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	República Popular Democrática de Corea	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633	República Popular Democrática de Corea».

⁽¹⁾ Se permite a Afrijet Business Service utilizar únicamente las aeronaves especificadas para su nivel actual de operaciones en la Unión.

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

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES