

REGLAMENTO (UE) N° 1071/2010 DE LA COMISIÓN**de 22 de noviembre de 2010****que modifica el Reglamento (CE) n° 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) n° 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,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, estableció la lista de compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión Europea, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 ⁽²⁾.
- (2) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, algunos Estados miembros comunicaron a la Comisión información que es pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. También algunos terceros países comunicaron información pertinente. Por tanto, procede actualizar la lista comunitaria.
- (3) Todas las compañías aéreas afectadas fueron informadas por la Comisión, directamente o, cuando ello no fue posible, a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales por los que podía imponérseles una prohibición de explotación dentro de la Unión o modificarse las condiciones de esa prohibición en el caso de las compañías ya incluidas en la lista comunitaria.
- (4) La Comisión, además, brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar la documentación facilitada por los Estados miembros, así como de comunicar por escrito sus observaciones y de efectuar en un

plazo de diez días hábiles una presentación oral de su posición ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea establecido por el Reglamento (CEE) n° 3922/1991, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil ⁽³⁾.

- (5) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de las compañías aéreas afectadas fueron también consultadas por la Comisión y, en algunos casos, por algunos Estados miembros.
- (6) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las presentaciones de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) y de la Comisión sobre las principales conclusiones operativas acordadas en el transcurso de la última reunión del Grupo Director Europeo SAFA (European SAFA Steering Group - ESSG), celebrada en Viena los días 28 y 29 de octubre de 2010. En particular, ha sido informado del respaldo por parte del ESSG de la introducción con carácter voluntario de una cuota mínima anual de inspecciones que habrán de llevar a cabo los Estados miembros a partir de 2011.
- (7) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las presentaciones sobre el análisis de informes de las auditorías globales de seguridad 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) y sobre los resultados de las actividades de cooperación entre la Comisión y la OACI en los ámbitos de la seguridad y, en particular, sobre las posibilidades de intercambiar información sobre la seguridad en relación con el nivel de cumplimiento de las normas de seguridad internacionales y las prácticas recomendadas.
- (8) A raíz de las conclusiones de la Asamblea General de la OACI, la Comisión encomendó a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) la coordinación del análisis periódico de los informes de las auditorías globales de seguridad realizadas por la OACI en el marco del USOAP llevadas a cabo por expertos de los Estados miembros en el marco de un grupo de trabajo establecido por el Comité de Seguridad Aérea. Se invita a los Estados miembros a que designen expertos para que contribuyan a esta importante tarea.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.⁽³⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

- (9) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las presentaciones de la AESA y de la Comisión sobre los proyectos de asistencia técnica desarrollados en los países afectados por el Reglamento (CE) n° 2111/2005. Se ha informado a dicho Comité de las peticiones de más asistencia técnica y más cooperación a fin de reforzar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil para resolver cualquier incumplimiento de las normas internacionales aplicables.
- (10) El Comité de Seguridad Aérea, asimismo, ha sido informado de las medidas de ejecución adoptadas por la AESA y los Estados miembros para seguir garantizando la aeronavegabilidad y las tareas de mantenimiento de las aeronaves matriculadas en la Unión Europea y explotadas por compañías aéreas certificadas por autoridades de aviación civil de terceros países.
- (11) Procede modificar el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consecuencia.

Compañías aéreas de la Unión Europea

- (12) Sobre la base de la información obtenida de las inspecciones en pista realizadas a las aeronaves de algunas compañías de la Unión Europea en el marco del Programa SAFA, así como de otras inspecciones y auditorías en ámbitos específicos llevadas a cabo por sus respectivas autoridades nacionales de aviación, algunos Estados miembros han adoptado medidas de ejecución, de las cuales han informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Grecia informó sobre la revocación del Certificado de Operador Aéreo (AOC) y de la licencia de explotación de Hellas Jet el 2 de noviembre de 2010 tras el cese de operaciones el 30 de abril de 2010. Alemania informó de la suspensión del AOC de la compañía aérea ACH Hamburg el 27 de octubre de 2010 y de la restricción del AOC de la compañía aérea Advance Air Luftfahrtgesellschaft el 30 de septiembre de 2010 para excluir una aeronave con matrícula D-CJJJ. España confirmó que el AOC de Baleares Link Express sigue estando suspendido desde el 9 de junio de 2010; Suecia informó de que el AOC de Viking Airlines AB se suspendió el 29 de octubre de 2010.
- (13) Portugal informó de que, tras los problemas de seguridad graves para las operaciones y el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves operadas por dos compañías aéreas portuguesas –Luzair y White– y las consultas mantenidas el 25 de octubre de 2010 con la Comisión, se había decidido incrementar la supervisión estricta de estas dos compañías para garantizar que las compañías aplican oportunamente el plan de medidas correctoras. Portugal informó al Comité de Seguridad Aérea de ciertas mejoras en los resultados de la compañía aérea White. La Comisión tomó nota de las medidas anunciadas. La AESA llevará a cabo en Portugal una inspección de normalización, en el marco del Reglamento (CE) n° 216/2008. El Comité de Seguridad Aérea será oportunamente informado de los resultados de dicha visita en su próxima reunión.

Compañías aéreas de la República Islámica de Afganistán

Kam Air

- (14) Hay pruebas fehacientes de que Kam Air, certificada en la República Islámica de Afganistán, incurre en deficiencias de seguridad. El 11 de agosto de 2010, una aeronave de Kam Air de tipo DC-8, con matrícula YA-VIC, chocó con su cola en la pista de despegue y en la superficie de hierba que sigue a la pista antes de elevarse durante el despegue en el Aeropuerto de Manston (Reino Unido). Las investigaciones de este grave incidente realizadas por el Reino Unido llevaron a concluir que el control operativo de la flota de DC-8 de Kam Air presentaba graves deficiencias. En consecuencia, el Reino Unido impuso una prohibición nacional a las operaciones de los DC-8 de Kam Air a partir del 2 de septiembre de 2010.
- (15) Por otra parte, las autoridades competentes de Austria detectaron un número importante de deficiencias de seguridad graves durante una inspección en pista en el marco del Programa SAFA de una aeronave tipo Boeing B-767 de Kam Air, con número de matrícula YA-KAM, el 16 de septiembre de 2010 ⁽¹⁾. Los resultados de dicha inspección en pista del Programa SAFA llevaron a Austria a la conclusión de que Kam Air presentaba fallos graves en los ámbitos de procedimientos operativos, equipos, manejo de sistemas y embarque de la carga. A la vista de las deficiencias observadas durante la investigación en el Reino Unido y de la coincidencia de dichas deficiencias con las detectadas en la inspección en pista del Programa SAFA realizada en el aeropuerto de Viena, Austria impuso una prohibición nacional a todas las operaciones de Kam Air a partir del 17 de septiembre de 2010.
- (16) De conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 2111/2005, el Comité de Seguridad Aérea fue informado de las medidas decididas por estos dos Estados miembros.
- (17) El 6 de octubre de 2010, las autoridades competentes de la República Islámica de Afganistán (MoTCA) y representantes de Kam Air se reunieron con la Comisión y representantes de los Estados miembros para discutir las circunstancias que rodearon el incidente de Manston y la inspección del Programa SAFA de Austria.
- (18) En la reunión la compañía aérea no logró demostrar que fuera capaz de cumplir las normas pertinentes de seguridad internacional. Por lo que respecta a la aeronave de tipo DC-8, se había puesto en servicio en marzo de 2010 sin la adecuada supervisión de la gestión y sin que las tripulaciones contratadas para operar la aeronave hubieran recibido ninguna formación adecuada. Además, estas tripulaciones todavía tenían que completar la formación pertinente, a pesar de que la aeronave seguía siendo utilizada para vuelos comerciales internacionales. La compañía aérea tampoco facilitó ninguna prueba de que la tripulación de vuelo estuviera al corriente de sus cometidos de vuelo en el momento del grave incidente del Reino Unido. Por lo que respecta a la aeronave de tipo Boeing B-767, Kam Air explicó que la aeronave con matrícula YA-KAM que fue objeto de la inspección en

⁽¹⁾ ACG-2010-335.

pista en Austria, realizaba su primer vuelo tras haber permanecido en tierra durante un largo periodo y no había sido preparada adecuadamente para operar antes de ser utilizada en el vuelo a Viena. Además, la compañía aérea explicó que, debido a la introducción de aeronaves DC-8, sus recursos de gestión se encontraban desbordados, por lo que no habían podido cerciorarse de que se habían realizado las actividades de seguridad correctas antes de enviar la aeronave.

- (19) La compañía aérea Kam Air solicitó ser escuchada por el Comité de Seguridad Aérea e hizo una presentación el 9 de noviembre de 2010. Kam Air informó al Comité de que ya no explotaba las aeronaves de tipo DC-8. Asimismo, aunque Kam Air había revisado los sucesos que dieron lugar a las prohibiciones por parte del Reino Unido y Austria, no había detectado ninguna deficiencia de sistema dentro de la compañía aérea que explicase los incumplimientos de las normas OACI detectados.
- (20) En la reunión del 6 de octubre de 2010, el MoTCA no logró explicar la existencia de dos especificaciones de explotación distintas para Kam Air, firmadas el mismo día (el 29 de septiembre de 2010), en una de las cuales aparecía el DC-8, mientras que en la otra el DC-8 había sido suprimido. Por consiguiente, no estaba claro si Kam Air estaba autorizada a realizar operaciones con aeronaves del tipo DC-8 a partir de dicha fecha. Además, el MoTCA no logró demostrar los resultados de ninguna certificación ni actividad de supervisión llevadas a cabo por Kam Air.
- (21) A la vista de estas conclusiones, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que la compañía aérea Kam Air no cumple los criterios comunes y por lo tanto debe ser incluida en el anexo A.

Supervisión general de la seguridad de las compañías aéreas procedentes de Afganistán

- (22) Hay pruebas fehacientes de que las autoridades competentes de la República Islámica de Afganistán no son actualmente capaces de aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes ni de supervisar las aeronaves utilizadas por las compañías aéreas sujetas a su autoridad reguladora de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago. De acuerdo con la presentación del MoTCA de 6 de octubre de 2010, la autoridad tiene actualmente dificultades considerables para cumplir sus obligaciones internacionales en todos los elementos críticos de un sistema de seguridad. Actualmente, depende totalmente de los expertos que proporciona la OACI para realizar las inspecciones y ha declarado que, debido a la falta de personal cualificado, ha emitido Certificados de Navegabilidad a algunas aeronaves sin realizar las inspecciones correspondientes. Además, la legislación primaria relativa a la explotación de aeronaves está anticuada (1972); ha sido presentado al

Gobierno un proyecto de ley para ser aprobado sin ninguna indicación de la fecha de adopción. Por otra parte, la reglamentación en materia de explotación tenía únicamente un carácter no vinculante (circulares indicativas).

- (23) El MoTCA solicitó ser escuchado por el Comité de Seguridad Aérea e hizo una presentación el 9 de noviembre de 2010. Reconocieron que su supervisión hasta la fecha no había asegurado adecuadamente que las compañías aéreas certificadas en Afganistán cumplieran las normas de la OACI. Sin embargo, el MoTCA informó al Comité de que habían decidido abstenerse de expedir nuevos certificados de operador aéreo, habían cambiado la estructura de gestión dentro del MoTCA y habían prohibido la explotación de aeronaves de tipo AN 24. Además, se acababa de introducir en la legislación una nueva serie de reglamentos de aviación y el MoTCA se estaba preparando para volver a expedir certificados a todas las compañías aéreas de Afganistán a partir de estos nuevos reglamentos.
- (24) La Comisión tomó nota de las condiciones extremadamente difíciles en las que el MoTCA tiene que trabajar y agradeció el compromiso de las autoridades competentes de mejorar la situación en el futuro. Sin embargo, la Comisión observó que, en la actualidad, el MoTCA no es capaz de desempeñar correctamente sus responsabilidades como autoridad de certificación ni de garantizar que sus compañías aéreas internacionales cumplen las normas internacionales de seguridad.
- (25) A la vista de estas conclusiones, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que todas las compañías aéreas certificadas en la República Islámica de Afganistán deben ser incluidas en el anexo A.

Compañías aéreas de la República de Ghana

- (26) A raíz de las medidas impuestas por el Reglamento (UE) n° 791/2010 ⁽¹⁾ de 6 de septiembre de 2010 a dos compañías aéreas certificadas en Ghana - Meridian Airways y Airlift International (GH) Ltd., las autoridades competentes de la República de Ghana (GCAA) solicitaron ser oídas por el Comité de Seguridad Aérea y lo fueron el 10 de noviembre de 2010.
- (27) Durante su presentación, las GCAA refirieron las acciones adoptadas hasta la fecha para resolver las deficiencias señaladas con Meridian Airways, Air Charter Express y Airlift International, y describieron las mejoras que estaban implantando en el régimen de supervisión de Ghana, incluida la exigencia de que todas las compañías aéreas certificadas en Ghana realicen sus actividades en Ghana. Las GCAA informaron también al Comité de que habían realizado una inspección de la aeronave de tipo DC-8, matrícula 9G-RAC, operada por Airlift International, y confirmaron que los incumplimientos señalados por el Reino Unido habían sido resueltos.

⁽¹⁾ DO L 237 de 8.9.2010, p. 10.

(28) La Comisión tomó nota de la voluntad de las GCAA de resolver las deficiencias de su supervisión mediante la inversión en recursos adicionales y acogió con agrado la decisión de exigir a las compañías aéreas certificadas en Ghana que volvieran a establecerse en Ghana y mantuvieran su principal lugar de actividad en dicho país para permitir a las GCAA garantizar una supervisión adecuada. En un esfuerzo por apoyar el trabajo de las GCAA para lograr mejoras en su sistema de supervisión, la Comisión ha solicitado a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) que preste asistencia técnica mediante una visita en la primera parte del año 2011.

Airlift International (GH) Ltd.

(29) La compañía aérea Airlift International (GH) Ltd solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea e hizo una presentación el 10 de noviembre de 2010. La compañía aérea presentó las mejoras realizadas en su estructura organizativa, política y procedimientos, recursos y cumplimiento de la normativa. La compañía aérea confirmó que las aeronaves 9G-SIM y 9G-FAB permanecen en tierra esperando decisiones sobre las medidas de mantenimiento para recuperar su aeronavegabilidad antes de reanudar sus operaciones. La compañía aérea coincidió con la opinión de las GCAA de que habían resuelto adecuadamente los fallos anteriormente detectados en relación con la aeronave 9G-RAC.

(30) La Comisión tomó nota del progreso realizado por la compañía aérea para resolver los problemas de seguridad detectados. A la vista de estas consideraciones, sobre la base de los criterios comunes, se ha determinado que la aeronave de tipo DC-8, con matrícula 9G-RAC, debe retirarse del anexo B y que debe permitírsele operar en la Unión.

(31) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo por parte de Airlift International de los requisitos de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista que deban realizarse en aeronaves de esta compañía en virtud del Reglamento (CE) n° 351/2008, y la Comisión seguirá supervisando de cerca las medidas adoptadas por Airlift International.

Air Charter Express

(32) Hay pruebas fehacientes de que Air Charter Express, certificada en Ghana, incurre en deficiencias de seguridad. Dichas deficiencias fueron detectadas por Bélgica, Francia, los Países Bajos y el Reino Unido durante las inspecciones en pista realizadas en el marco del Programa SAFA⁽¹⁾.

(33) La compañía aérea se reunió con la Comisión y los Estados miembros el 9 de junio de 2010 para debatir los problemas detectados en el marco de las inspecciones del Programa SAFA y la compañía aérea aceptó presentar un plan de medidas correctoras para las deficiencias identificadas.

(34) La compañía aérea Air Charter Express solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea e hizo una presentación el 10 de noviembre de 2010. La compañía aérea describió las medidas adoptadas como parte de su plan de acción correctiva hasta la fecha, en particular en los ámbitos de procedimientos, control operativo, mantenimiento y formación, y confirmó que se estaba trabajando en medidas correctoras.

(35) La Comisión tomó nota del progreso que estaba realizando la compañía aérea e hizo hincapié en la necesidad de garantizar que cualquier medida correctora y preventiva adoptada por Air Charter Express fuera aplicada efectivamente para evitar la repetición de cualquier deficiencia de seguridad planteada con anterioridad durante las inspecciones en pista de sus aeronaves. Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo por parte de Air Charter Express de los requisitos de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista que deban realizarse en aeronaves de esta compañía en virtud del Reglamento (CE) n° 351/2008, y la Comisión seguirá supervisando de cerca las medidas adoptadas por Air Charter Express.

Compañías aéreas de Kazajstán

(36) Conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1144/2009, la Comisión mantuvo consultas con las autoridades competentes de Kazajstán con vistas a seguir de cerca los esfuerzos de dichas autoridades en la aplicación del plan de medidas correctoras establecido por dicho Estado para remediar las deficiencias mencionadas por la OACI durante su auditoría global de seguridad, realizada en abril de 2009, en el marco de su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, y en particular los problemas significativos de seguridad notificados por la OACI a todos los Estados parte del Convenio de Chicago.

(37) Tras las consultas con la Comisión celebradas el 27 de septiembre de 2010, las autoridades competentes de Kazajstán (CAC) fueron escuchadas por el Comité de Seguridad Aérea el 10 de noviembre de 2010. Dichas autoridades informaron de que habían seguido progresando en la aplicación de sus medidas correctoras. En particular, Kazajstán había adoptado una nueva Ley de la aviación el 15 de julio de 2010 y se estaba trabajando en más de 100 actos de legislación secundaria que han de ser promulgados para la aplicación de la Ley de la aviación en los próximos meses.

(38) El 18 de octubre de 2010, se adoptó un primer paquete de esta legislación sobre trabajos aéreos y el mismo día las autoridades competentes de Kazajstán revocaron el certificado de operador aéreo de 15 compañías: KazAir-West, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, Association of amateur pilots of Kazakhstan, Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ, y Asia Continental Avialines.

(1) BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196, CAA-UK-2010-923.

- (39) Las autoridades competentes de Kazajstán informaron de que dos de esas compañías aéreas, Burundayavia y Euro Asia Air International, habían solicitado el 28 de octubre de 2010 la reintegración de su certificado de operador aéreo. En la reunión del Comité de Seguridad Aérea, las autoridades competentes de Kazajstán no lograron aclarar la situación en cuanto a las operaciones de estas dos compañías. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Burundayavia y Euro Asia Air International deben permanecer en el anexo A.
- (40) Las comunicaciones por escrito y las presentaciones realizadas por las autoridades competentes de Kazajstán (CAC) en relación con las empresas Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia, y Orlan 2000 no incluyen suficiente información para demostrar que estas compañías han cesado las actividades de transporte aéreo comercial. Las CAC no lograron presentar documentación completa relativa a los certificados y aprobaciones que poseen estas compañías tras la revocación de sus AOC. En particular, en el caso de estas compañías existe información que indica que han estado operando aeronaves de transporte de gran envergadura. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que en esta fase estas cuatro compañías aéreas deben permanecer en el anexo A.
- (41) Las autoridades competentes de Kazajstán afirmaron y demostraron mediante pruebas que la Association of Amateur Pilots of Kazakhstan, Aeroprakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service, y Tyan Shan Flight Center no se dedican ya al transporte aéreo comercial y ya no son titulares de una licencia de explotación válida. Por lo tanto, no se consideran ya compañías aéreas conforme a la definición del artículo 2, letra a), del Reglamento (CE) n° 2111/2005. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que estas nueve compañías deben ser retiradas del anexo A.
- (42) La Comisión apoya la ambiciosa reforma del sistema de aviación civil emprendida por las autoridades de Kazajstán e invita a estas autoridades a continuar con determinación sus esfuerzos para aplicar el plan de medidas correctoras acordado con la OACI, centrándose prioritariamente en los problemas significativos de seguridad sin resolver y en la nueva certificación de todos los operadores bajo su responsabilidad. La Comisión está dispuesta a organizar en su debido momento, con la asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y el apoyo de Estados miembros, una evaluación *in situ* para verificar los progresos alcanzados en la aplicación del plan de medidas.
- (43) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea Mauritania Airways, certificada en Mauritania, incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Francia y España durante inspecciones en pista realizadas en el marco del Programa SAFA ⁽¹⁾. Mauritania Airways no respondió adecuadamente a las autoridades que realizaron las inspecciones y no ha demostrado que dichas deficiencias hayan sido rectificadas de forma duradera.
- (44) La Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Mauritania en febrero de 2010 en las que expresó su grave preocupación por la seguridad de las operaciones de las compañías aéreas con licencia de dicho país y solicitó aclaraciones relativas a las medidas adoptadas por las autoridades competentes de Mauritania para responder a los problemas detectados por la OACI y en el marco del Programa SAFA. A estas consultas siguió correspondencia en marzo y octubre de 2010 sobre los mismos temas. Las autoridades competentes de Mauritania también fueron oídas por el Comité de Seguridad Aérea el 9 de noviembre de 2010.
- (45) Las autoridades competentes de Mauritania (ANAC) carecen de recursos para resolver de manera efectiva los problemas de incumplimientos detectados por la OACI, como demuestra el hecho de que se haya retrasado la aplicación del plan de medidas destinado a resolver los problemas señalados por la OACI. Las ANAC no presentaron pruebas de la resolución satisfactoria de aquellos problemas que se habían notificado como resueltos. Por ejemplo, la Ley de aviación civil de 1972 todavía no ha sido revisada, ni tampoco la legislación derivada específica para la aviación. Por consiguiente, el fundamento jurídico para la certificación y la supervisión estricta de las compañías aéreas con licencia de Mauritania no es conforme a las normas internacionales aplicables en materia de seguridad.

Compañías aéreas de la República de Mauritania

- (43) Hay pruebas fehacientes de la falta de capacidad de las autoridades responsables de la supervisión de las compañías aéreas con licencia de la República Islámica de Mauritania para resolver de forma eficaz las deficiencias de

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396; AESA-E-2010-478.

- (47) Las ANAC informaron de que, en la actualidad, Mauritania Airways es la única compañía aérea certificada en Mauritania y que el certificado de operador aéreo de esta compañía fue renovado el 8 de julio de 2010 por un periodo limitado de seis meses, que expira el 31 de diciembre de 2010. Sin embargo, las ANAC no consiguieron presentar pruebas de las verificaciones realizadas antes de la renovación, ni detalles de cualquier plan de medidas encomendado, como garantía de que las deficiencias de seguridad detectadas están siendo efectivamente subsanadas de forma duradera. En particular, no se presentó ninguna prueba de la aprobación del Manual de Operaciones del Operador, de la Lista de Equipo Mínimo, del Manual de la Organización de la Gestión y del Manual de la Organización de Mantenimiento del operador.
- (48) Mauritania Airways fue oída por el Comité de Seguridad Aérea el 9 de noviembre de 2010 e informó de que la compañía había iniciado una serie de medidas correctoras para resolver las deficiencias detectadas en el curso de las inspecciones en pista del Programa SAFA, así como la investigación interna a raíz del accidente de su aeronave en julio de 2010. Sin embargo, Mauritania Airways no ha logrado demostrar que dichas acciones hayan producido resultados hasta la fecha. Además, no han conseguido demostrar que la compañía disponga de las aprobaciones pertinentes antes mencionadas.
- (49) Mauritania Airways confirmó que una aeronave de tipo Boeing B737-700 con matrícula TS-IEA operada por Mauritania Airways estuvo implicada en un accidente el 27 de julio de 2010 que causó varios heridos y daños importantes a la aeronave, que desde entonces está siendo reparada. La información previa de la compañía aérea había revelado varias deficiencias, en particular una anomalía en la extensión de las aletas auxiliares, así como un acercamiento no estabilizado.
- (50) Las autoridades competentes de Mauritania (ANAC) n° han demostrado que estén en condiciones de desempeñar de manera efectiva sus responsabilidades en relación con la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Mauritania. A la vista de estas conclusiones, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que todas las compañías aéreas certificadas en Mauritania deben ser incluidas en el anexo A.
- (51) La Comisión anima a las autoridades competentes de Mauritania (ANAC) a que sigan adelante activamente con la aplicación del plan de medidas correctoras presentado a la OACI y está dispuesta a prestar ayuda si es necesario. La Comisión está dispuesta, en particular, a organizar, con la asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y el apoyo de Estados miembros, una evaluación *in situ* para verificar los progresos alcanzados en la aplicación del plan de medidas.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- (52) La compañía Ukrainian Mediterranean Airlines, certificada en Ucrania, solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea, que la oyó el 9 de noviembre de 2010. La compañía aérea informó de que actualmente está renovando su flota y de que las aeronaves DC-9 ya no están siendo explotadas. Sin embargo, Ukrainian Mediterranean Airlines no aportó las actuales especificaciones operativas completas anexas al Certificado de Operador Aéreo en vigor y no aclaró en la audiencia la flota que está siendo explotada en la actualidad. Además, se confirmó que las autoridades competentes de Ucrania están realizando una auditoría de Ukrainian Mediterranean Airlines como parte del proceso de renovación de su certificado de operador aéreo, que expira el 28 de noviembre de 2010, y que este proceso aún no ha sido completado. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Ukrainian Mediterranean Airlines debe permanecer en el anexo B.
- (53) Las comunicaciones por escrito realizadas después de la audiencia de la compañía aérea serán examinadas por la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.

Air Algérie

- (54) Tras la adopción del Reglamento (UE) n° 590/2010 ⁽¹⁾, la compañía aérea Air Algérie ha realizado numerosas inspecciones de sus aeronaves antes de la salida de vuelos con destino a la Unión Europea. Las autoridades competentes de Argelia también constituyeron en septiembre de 2010 equipos de técnicos para que realizaran las inspecciones (denominadas inspecciones SANAA), a partir de la metodología del Programa SAFA, en aeronaves operadas por la compañía Air Algérie, en particular aquellas que son explotadas en rutas aéreas hacia la Unión. Estos esfuerzos concertados deben permitirles descubrir y resolver numerosas deficiencias antes del despegue de la aeronave. Sin embargo, los resultados de dichas inspecciones plantean algunas preguntas acerca de la calidad de las actividades de mantenimiento de la compañía aérea.
- (55) Como exige el Reglamento (UE) n° 590/2010 y hasta la reunión del Comité de Seguridad Aérea de 10 de noviembre de 2010, las autoridades de aviación civil de Argelia presentaron cuatro informes mensuales, correspondientes a junio, julio, agosto y septiembre de 2010. Estos informes se centraban en los resultados de la supervisión de la seguridad realizada sobre las actividades de Air Algérie y se complementaban con los problemas descubiertos durante las inspecciones realizadas por inspectores de Air Algérie en aeronaves de dicha compañía. Estos informes, sin embargo, no facilitaban información de la evaluación de riesgos que estaban llevando a cabo las autoridades competentes de Argelia ni de cómo se consideran los resultados de dicha evaluación de riesgos en el proceso de supervisión y en su planificación.

⁽¹⁾ DO L 170 de 5.7.2010, p. 9.

- (56) A la vista de la persistencia de problemas en los ámbitos del mantenimiento de la aeronavegabilidad, el mantenimiento, las operaciones, así como la seguridad de la carga a bordo, descubiertos durante las inspecciones del Programa SAFA, de SANAA y de inspecciones internas de Air Algérie, y con objeto de obtener aclaraciones sobre los informes mensuales, se celebraron consultas con las autoridades competentes y la compañía aérea el 11 de octubre de 2010 con la participación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y un Estado miembro. En esta reunión, la Comisión tomó nota del compromiso contraído por las autoridades competentes de Argelia de llevar a cabo un análisis exhaustivo de la raíz de las causas y presentar un sólido plan de medidas correctoras, así como toda la información pertinente que mostrase las medidas adoptadas tanto por las autoridades competentes de Argelia como por Air Algérie para llegar a una solución duradera. El 20 de octubre de 2010 fue presentado a la Comisión un plan de medidas correctoras aprobado por las autoridades competentes de Argelia.
- (57) El 10 de noviembre de 2010 Air Algérie presentó al Comité de Seguridad Aérea un plan de medidas correctoras nuevamente mejorado. El Comité reconoció los esfuerzos realizados por la compañía aérea para resolver las deficiencias de seguridad detectadas e instó a las autoridades competentes de Argelia a que incrementasen sus actividades de supervisión con vistas a garantizar que se respetaban las pertinentes normas de seguridad. Durante la reunión del Comité de Seguridad Aérea, las autoridades competentes de Argelia indicaron su deseo de seguir reforzando sus capacidades mediante un proyecto de hermanamiento. Con vistas a apoyar a las autoridades competentes de Argelia para que sigan incrementando sus esfuerzos a fin de reforzar su capacidad para desempeñar sus responsabilidades, en febrero de 2011 se realizará una visita de inspección de asistencia técnica dirigida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea.
- (58) Entretanto, los Estados miembros deberán continuar supervisando estrechamente los resultados de Air Algérie en el marco del Reglamento (CE) n° 351/2006, con el fin de establecer una base para una nueva evaluación de este caso en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.
- Compañías aéreas de la República del Congo**
- (59) Conforme al Reglamento (CE) n° 1144/2009 ⁽¹⁾, todas las compañías aéreas certificadas en la República del Congo están sujetas a una prohibición de explotación en la UE y figuran en el anexo A.
- (60) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea de los resultados de una misión de asistencia técnica efectuada en febrero de 2010 por la Agencia Europea de Seguridad Aérea en la República del Congo tras la auditoría del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI, realizada en noviembre de 2008. La auditoría del USOAP de la OACI reveló un problema de seguridad significativo en lo que se refiere a la explotación de las aeronaves, la certificación y la supervisión ejercidas por la autoridad de aviación civil de la República del Congo (ANAC) junto con un índice muy elevado de falta de aplicación de las normas de seguridad (76,89 %); el problema de seguridad significativo actualmente sigue sin ser resuelto. Durante la misión de asistencia técnica se observó que la autoridad de aviación civil de la República del Congo (ANAC) había hecho esfuerzos claros en todos los niveles para aplicar un plan de medidas correctoras y había demostrado su compromiso firme para superar los problemas de seguridad puestos de manifiesto por la auditoría de la OACI. La Comisión acoge con satisfacción esas iniciativas alentadoras y seguirá controlando estrechamente los avances de la ANAC en la aplicación efectiva del plan de medidas correctoras para garantizar que las actuales deficiencias de seguridad se resuelvan sin demora.
- (61) La compañía Equafight Service, certificada por la ANAC, solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea, que la oyó el 10 de noviembre de 2010. La compañía aérea presentó sus actividades e informó acerca del progreso en la aplicación de su plan de medidas.
- (62) La compañía Trans Air Congo, certificada por la ANAC, solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea, que la oyó el 10 de noviembre de 2010. La compañía aérea presentó sus actividades e informó acerca del progreso en la aplicación de su plan de medidas.
- (63) El Comité de Seguridad Aérea tomó nota del informe sobre los progresos. Sin embargo, las presentaciones realizadas por las compañías aéreas no permitieron cerciorarse de que, en esta fase, cumplían las normas aplicables de la OACI en materia de seguridad. Además, sobre la base de los criterios comunes, a la espera de la aplicación efectiva de las medidas correctoras adecuadas para resolver el problema de seguridad significativo de la OACI y en ausencia de progresos significativos en la resolución de los problemas planteados durante la auditoría de la OACI, se considera que las autoridades competentes de la República del Congo no pueden, en esta fase, aplicar y controlar el cumplimiento de las normas pertinentes de seguridad por parte de todas las compañías aéreas que están bajo su control normativo. Por consiguiente, todas las compañías aéreas certificadas por dichas autoridades deben permanecer en el anexo A.
- (64) La Comisión continuará activamente las consultas con las autoridades competentes de la República del Congo sobre las medidas emprendidas por ellas para mejorar la seguridad de la aviación y está dispuesta a realizar una segunda misión de asistencia técnica en 2011 destinada a reforzar la capacidad administrativa y técnica de dichas autoridades en materia de aviación civil.

⁽¹⁾ DO L 312 de 27.11.2009, p. 16.

Compañías aéreas de Kirguistán

- (65) Las autoridades competentes de Kirguistán solicitaron ser oídas por el Comité de Seguridad Aérea, que las oyó el 10 de noviembre de 2010. Informaron de que están avanzando en una reforma ambiciosa del sector de la aviación emprendida en 2006 destinada a mejorar la seguridad aérea. Las autoridades competentes están progresando, en particular, en su refuerzo de capacidades con la contratación de nuevos inspectores cualificados, que continuará en los próximos meses. La legislación aérea nacional está siendo revisada con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad para noviembre de 2011.
- (66) Las autoridades competentes del Kirguistán informaron de que habían expedido un nuevo AOC a la compañía aérea CAAS. Sobre la base de los criterios comunes, se considera que CAAS debe ser incluida en el anexo A.
- (67) Las autoridades competentes de Kirguistán también informaron de que han suspendido los AOC de tres compañías aéreas - Itek Air, TransAero y Asian Air. Además, informaron de que han emprendido medidas de ejecución en relación con las siguientes compañías aéreas: Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia y Tenir Airlines. Sin embargo, no han conseguido demostrar que la licencia o el AOC de estas compañías aéreas han sido revocados. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que estas compañías aéreas deben permanecer en el anexo A.
- (68) Habida cuenta de que la Comisión no ha recibido hasta la fecha pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras adecuadas por parte de las compañías aéreas certificadas en Kirguistán ni de las autoridades responsables de la supervisión normativa de dichas compañías aéreas, sobre la base de los criterios comunes, se considera que estas compañías aéreas deben permanecer en el anexo A.
- (69) La Comisión anima a las autoridades competentes de Kirguistán a proseguir sus esfuerzos hacia la resolución de todos los problemas de incumplimiento detectados durante la auditoría realizada por la OACI en abril de 2009 en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP). La Comisión Europea, con la asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y con el apoyo de los Estados miembros, está dispuesta a realizar una evaluación *in situ* una vez que la aplicación del plan de medidas correctoras presentado a la OACI haya progresado suficientemente; el objetivo de esta visita sería verificar la aplicación de los requisitos de seguridad aplicables por parte de las autoridades competentes y por las empresas bajo su supervisión.

Compañías aéreas de Gabón

- (70) Las autoridades competentes de Gabón (ANAC) mantuvieron consultas el 26 de octubre de 2010 con la Comi-

sión, la Agencia Europea de Seguridad Aérea y las autoridades competentes de Francia para presentar los progresos realizados hasta dicha fecha. Las ANAC indicaron que el marco legislativo está siendo revisado y dará lugar a la reforma del código de la aviación civil, con las siguientes medidas: a) una reorganización de las ANAC, cuya adopción se espera para el 31 de diciembre de 2010; B) la instauración progresiva de una serie completa de reglamentos aeronáuticos gaboneses (RAG), que irán entrando en vigor por fases sucesivas hasta 2011. Las ANAC notificaron nuevos avances en el refuerzo de sus capacidades, con la contratación de nuevos inspectores. Las ANAC también dieron cuenta de avances en la supervisión de las compañías aéreas y en la ejecución de las normas de seguridad en vigor (RACAM), tal como demostraron con la suspensión del AOC de la compañía aérea Air Services el 30 de julio de 2010 y la suspensión temporal del AOC de la compañía Allegiance entre el 22 de agosto y el 2 de septiembre de 2010.

- (71) Sin embargo, las ANAC no demostraron que se hubieran aplicado las medidas correctoras adecuadas antes de restituir su AOC a la compañía Allegiance. Además, el número y la naturaleza de algunas de las deficiencias detectadas ponen de manifiesto que podrán ser necesarias nuevas medidas de ejecución si las compañías aéreas certificadas en Gabón no logran cumplir las normas de seguridad aplicables.
- (72) Habida cuenta de que la Comisión no ha recibido hasta la fecha pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras y preventivas adecuadas por parte de las compañías aéreas incluidas en la lista de la Comunidad ni de las autoridades responsables de la supervisión normativa de dichas compañías aéreas, sobre la base de los criterios comunes, se considera que estas compañías aéreas deberían seguir sujetas a una prohibición de explotación (anexo A) o a restricciones de explotación (anexo B), según proceda.
- (73) Las ANAC informaron de la expedición de un nuevo AOC a la compañía aérea Afric Aviation el 25 de septiembre de 2010 sin demostrar si la certificación y supervisión de dicha compañía aérea son plenamente conformes a las normas internacionales aplicables en materia de seguridad. Por lo tanto, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Afric Aviation debe ser incluida en el anexo A.
- (74) Los Estados miembros seguirán controlando los resultados de las compañías aéreas certificadas en Gabón mediante inspecciones en pista específicas realizadas en el marco del Programa SAFA con vistas a supervisar la conformidad duradera de sus operaciones y de su mantenimiento con las normas de seguridad aplicables. En caso de que las inspecciones en pista detecten problemas de seguridad, la Comisión deberá volver a considerar las medidas aplicables a estas compañías aéreas en la siguiente reunión del Comité de Seguridad Aérea.

Compañías aéreas de la República de Filipinas

- (75) La Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea y las autoridades competentes de Alemania y España, hizo una visita de evaluación de la seguridad a Filipinas en octubre de 2010 con el fin de evaluar los progresos logrados por las autoridades competentes de Filipinas (CAAP) y determinadas compañías aéreas bajo su supervisión, en la aplicación de las medidas adoptadas para resolver los problemas de seguridad descritos en el Reglamento (UE) n° 273/2010.
- (76) El informe resultado de esta evaluación confirma que, bajo la dirección de su nuevo Director General, la Autoridad de Aviación Civil de Filipinas ha iniciado desde abril de 2010 una serie de ambiciosas reformas del sistema de supervisión de la aviación civil de la República de Filipinas. Las medidas adoptadas van claramente en la dirección correcta y se considera que, una vez aplicadas de forma efectiva y duradera, permitirán mejoras considerables hacia la conformidad a las normas de seguridad que establezca en adelante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Dichas medidas implican en particular: a) una refundición de los reglamentos y normas de aplicación existentes de la Ley de base de la Aviación Civil; b) una revisión completa de los reglamentos de la aviación civil existentes; c) el nombramiento de una importante cantidad de personal de acuerdo con criterios de cualificación mejorados; d) la continuación de amplios programas de formación para el personal contratado; e) la modernización de las instalaciones y la provisión de sistemas de información adecuados para permitir el control de las aprobaciones y licencias; f) la certificación de aquellas compañías aéreas que, aunque prosiguen las actividades comerciales, todavía no están certificadas de conformidad con el reglamento de la aviación civil en vigor; g) el desarrollo de planes de supervisión completos, que incluyan todos los aspectos de las operaciones; y h) la resolución de los problemas de seguridad que puedan haberse detectado.
- (77) El informe subraya también que, a pesar de los compromisos de las CAAP y de la energía invertida desde abril de 2010, estas ambiciosas reformas no pueden completarse en el plazo de unos pocos meses, en particular debido a la longitud del proceso de contratación y nombramiento de Filipinas, que no está en manos de las CAAP, y a la correspondiente falta de recursos adecuados. Parece que será necesario más tiempo para permitir que el avance sea duradero y los logros sean reconocidos. Aunque las CAAP han emprendido acciones para resolver el problema de seguridad significativo notificado por la OACI a todos los Estados contratantes en 2009, hasta la fecha el progreso no ha sido suficiente para resolver este importante problema de seguridad. Igualmente, a pesar de las medidas adoptadas por las CAAP para abordar los problemas de incumplimiento notificados por la FAA en 2007, hasta la fecha los progresos no han sido suficientes para ser reconocidos por la FAA de los Estados Unidos como conformes a las normas internacionales de seguridad (categoría 1). A la vista de estos problemas, se considera que, en esta fase, todas las compañías aéreas de la República de Filipinas deben permanecer en el anexo A.

- (78) La Comisión invita a Filipinas a respetar el calendario de aplicación de sus compromisos hacia la comunidad internacional, en particular en relación con la resolución del problema de seguridad significativo notificado por la OACI. Para lograr esto, es esencial que las CAAP continúen actuando con la independencia necesaria y garanticen el nombramiento de personal suficiente que cumpla los criterios de cualificación para estar en condiciones de desempeñar de forma efectiva sus responsabilidades de cara a la comunidad internacional y garantizar una supervisión estricta de conformidad con las normas de seguridad aplicables. Para alcanzar dichos objetivos es fundamental el apoyo del gobierno de Filipinas a las CAAP.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (79) Tras la adopción del Reglamento (UE) n° 590/2010, la Comisión recibió información de las autoridades competentes de la Federación de Rusia de que todas las restricciones de explotación anteriormente aplicables a la compañía aérea YAK Service había sido retiradas el 11 de agosto de 2010 a raíz de los resultados satisfactorios de las actividades de supervisión realizadas por dichas autoridades. Sin embargo, la Comisión no recibió los resultados solicitados de todas las actividades de supervisión relativas a la verificación de la aplicación correcta de medidas correctoras, ni tampoco la certificación de los equipos conformes a las normas de la OACI instalados en las aeronaves que la compañía aérea utilizaba para operar vuelos internacionales.
- (80) Además, como parte del control permanente de los resultados de las compañías aéreas que vuelan a la Unión sobre la base de los resultados de las inspecciones en pista realizadas en aeronaves de dichas compañías aéreas, el 11 de octubre de 2010 la Comisión informó a las autoridades competentes de la Federación de Rusia de los resultados de dichas inspecciones realizadas en compañías aéreas rusas durante los doce meses anteriores.
- (81) Estos resultados, aunque procedían de un número limitado de inspecciones, indicaban que, en el caso de algunas de las líneas aéreas rusas, existe un porcentaje persistente de problemas equivalente a más de dos problemas importantes y/o graves por inspección durante los últimos dos años. Tales resultados muestran que es necesaria una mejora para que dichas compañías aéreas sean plenamente conformes a las normas de seguridad internacionales. El 18 de octubre de 2010 se celebraron en Moscú consultas entre la Comisión y las autoridades competentes de la Federación de Rusia sobre los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas rusas. En dicha reunión, las autoridades competentes de la Federación de Rusia convinieron en facilitar a la Comisión la información siguiente: a) documentación que fue solicitada el 2 de septiembre de 2010 sobre YAK Service (transmisión en inglés de los resultados de todas las actividades de supervisión relativas a la verificación de la aplicación correcta de medidas correctoras, así como de la certificación de los equipos conformes a las normas de la OACI ahora instalados en las aeronaves que la compañía aérea utilizaba para operar vuelos internacionales; el nuevo AOC de la compañía expedido tras la

supresión de las restricciones junto con las especificaciones de explotación); b) los resultados de las actividades de supervisión de las autoridades rusas de compañías aéreas de Rusia cuyos informes y análisis de las inspecciones en pista del Programa SAFA han sido remitidas por la Comisión. Además, en esta reunión las autoridades competentes de la Federación de Rusia anunciaron que también transmitirían a la Comisión los informes y análisis de los resultados (incidentes, metodología del cálculo de las razones, etc.) de los controles en pista realizados en aeronaves de compañías aéreas de la UE que vuelan a la Federación de Rusia.

(82) A raíz de esta reunión, las autoridades competentes de la Federación de Rusia remitieron el 25 de octubre correspondencia relativa a YAK Service que demostraba que una parte del equipo instalado en aeronaves operadas por YAK Service había sido certificado de nuevo por el Comité Interestatal de Aviación (MAK). Sin embargo, en la reunión del Comité de Seguridad Aérea de 10 de noviembre de 2010, las autoridades competentes de la Federación de Rusia no aportaron pruebas de que todas las aeronaves operadas por YAK Service estuvieran dotadas de los equipos utilizables obligatorios de la OACI necesarios para el transporte aéreo comercial internacional. Así pues, dos aeronaves del AOC de esta compañía aérea con matrículas RA-87648 y RA-88308 no deben volar a la Unión Europea. Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo por parte de YAK Service de los requisitos de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en pista que deban realizarse en aeronaves de esta compañía en virtud del Reglamento (CE) nº 351/2008.

(83) En la reunión del Comité de Seguridad Aérea, las autoridades competentes de la Federación de Rusia no aportaron ninguna prueba de los resultados de sus actividades de supervisión a varias compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia, como había solicitado la Comisión.

(84) En la reunión del Comité de Seguridad Aérea, las autoridades competentes de la Federación de Rusia confirmaron también que las aeronaves siguientes siguen excluidas del transporte aéreo comercial internacional, ya que no están provistas del equipo obligatorio de la OACI.

a) Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660;

b) Atlant-Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 y RA-85682: previamente explotadas por Atlant Soyuz, ambas aeronaves son explotadas actualmente por otras compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 y RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88300 y RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 y RA-8830; Yak-42D: RA-42437; todos los helicópteros (22) Kamov Ka-26 (matrícula desconocida); todos los helicópteros (49) Mi-8 (matrícula desconocida); todos los helicópteros (11) Mi-171 (matrícula desconocida); todos los helicópteros (8) Mi-2 (matrícula desconocida); todos los helicópteros (1) EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 y RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: la aeronave de tipo TU-154M RA-85672, anteriormente en la AOC de Krasnoyarsky Airlines, revocada en 2009, está siendo explotada actualmente por Atlant Soyuz; la aeronave del mismo tipo con matrícula RA-85682 está siendo explotada por otra compañía aérea certificada en la Federación de Rusia.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 y RA-42541; la aeronave del mismo tipo RA-42526 no está siendo explotada en la actualidad por razones financieras.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; todas las aeronaves TU-134 (matrícula desconocida); todas las aeronaves Antonov An-24 (matrícula desconocida); todas las aeronaves An-2 (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-2 (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-8 (matrícula desconocida).

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 y RA-85690.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433 y RA-42347 explotados por otra compañía aérea rusa; Tupolev TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 y RA-65102; Antonov AN-24RV: las aeronaves RA-46625 y RA-47818 actualmente explotadas por otra compañía rusa.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (las aeronaves RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 y RA-85432 no están siendo explotadas actualmente por motivos financieros).

- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; todas las aeronaves TU-134 (24): RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 y RA-65977; las aeronaves RA-65143 y RA-65916 están siendo explotadas por otra compañía rusa; todas las aeronaves TU-134B (1): RA-65726; todas las aeronaves Yakovlev Yak-40 (10): RA-87348 (que no está siendo explotada actualmente por razones financieras), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 y RA-88280; las aeronaves del mismo tipo RA-87292 y RA-88244 han sido retiradas; todos los helicópteros Mil-26: (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mil-10: (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mil-8 (matrícula desconocida); todos los helicópteros AS-355 (matrícula desconocida); todos los helicópteros BO-105 (matrícula desconocida); las aeronaves del mismo tipo AN-24B RA-46388 y RA-87348 no están siendo explotadas en la actualidad por razones financieras; RA-46267 y RA-47289 y las aeronaves de tipo AN-24RV RA-46509, RA-46519 y RA-47800 están siendo explotadas por otra compañía rusa.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, las aeronaves RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 y RA-65555 están siendo explotadas por otra compañía rusa; ; Ilyushin IL-18: RA-75454 está siendo explotada por otra compañía rusa; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 y RA-88200 están siendo explotadas por otra compañía rusa.
- m) Russair: aeronave Tupolev TU-134A3 matrícula RA 65124; TU-154 matrícula RA-65124.
- (85) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea tomaron nota de la comunicación por escrito y de las presentaciones de las autoridades competentes de la Federación de Rusia y se esforzarán en lograr una resolución duradera de los incumplimientos de seguridad detectados durante las inspecciones en pista en el marco del Programa SAFA mediante nuevas consultas técnicas con las autori-

dades competentes de la Federación de Rusia. Entretanto, los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas rusas de los requisitos de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en pista que deban realizarse en aeronaves de estas compañías en virtud del Reglamento (CE) n° 351/2008 y la Comisión seguirá supervisando de cerca las medidas adoptadas por ellas.

Consideraciones generales sobre las demás compañías incluidas en los anexos A y B

- (86) Pese a las peticiones específicas de la Comisión, ésta no ha recibido hasta la fecha pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras adecuadas por parte de las demás compañías incluidas en la lista de la Comunidad actualizada el 6 de septiembre de 2010 y de las autoridades responsables de la supervisión normativa de dichas compañías. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas deben seguir sujetas a una prohibición de explotación (anexo A) o a restricciones de explotación (anexo B), según proceda.
- (87) 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 22 de noviembre de 2010.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente*

Siim KALLAS
Vicepresidente

ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA DENTRO DE LA UE ⁽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	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
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino de Camboya
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	República de Ruanda
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Islámica de Afganistán
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
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:			República de Angola
AEROJET	015	Desconocido	República de Angola
AIR26	004	DCD	República de Angola
AIR GEMINI	002	GLL	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconocido	República de Angola
AIR JET	003	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	República de Angola
ALADA	005	RAD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola
HELIMALONGO	011	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
PHA	019	Desconocido	República de Angola
RUI & CONCEICAO	012	Desconocido	República de Angola
SAL	013	Desconocido	República de Angola
SERVISAIR	018	Desconocido	República de Angola
SONAIR	014	SOR	República de Angola

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Benín
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	n.a.	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	República de Benín
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	República de Benín
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Desconocido	República del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Desconocido	República del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 036/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	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
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	República Democrática del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	República Democrática del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	República Democrática del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministerial (Ordonnance n° 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	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
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 046/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	República Democrática del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
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
CRONOS AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconocido	CEL	Guinea Ecuatorial
EGAMS	Desconocido	EGM	Guinea Ecuatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Guinea Ecuatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.a.	Guinea Ecuatorial
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea Ecuatorial
GUINEA AIRWAYS	738	n.a.	Guinea Ecuatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUI- NEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea Ecuatorial
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, Indonesia Air Asia y Metro Batavia, y en particular:			República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	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
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconocido	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconocido	República de Indonesia
AVIATAR MANDIRI	135-029	Desconocido	República de Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Desconocido	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	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	República de Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconocido	República de Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	República de Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República de Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República de Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República de Indonesia
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Desconocido	República de Indonesia
MEGANTARA	121-025	MKE	República de Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	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
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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	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
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconocido	República de Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconocido	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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kazajstán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, en particular:			República de Kazajstán
AERO AIR COMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	República de Kazajstán
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República de Kazajstán
AIR DIVISION OF EKA	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AIR FLAMINGO	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AIR TRUST AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Desconocido	AKS	República de Kazajstán
ALMATY AVIATION	Desconocido	LMT	República de Kazajstán
ARKHABAY	Desconocido	KEK	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	República de Kazajstán
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República de Kazajstán
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República de Kazajstán
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	República de Kazajstán
AVIA-JAYNAR	Desconocido	SAP	República de Kazajstán
BEYBARS AIRCOMPANY	Desconocido	BBS	República de Kazajstán
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	República de Kazajstán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	República de Kazajstán
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	República de Kazajstán
DETA AIR	AK-0344-08	DET	República de Kazajstán
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República de Kazajstán
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Desconocido	KZE	República de Kazajstán

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
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República de Kazajstán
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República de Kazajstán
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	República de Kazajstán
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	República de Kazajstán
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	República de Kazajstán
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República de Kazajstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	República de Kazajstán
KAZAIRWEST	Desconocido	KAW	República de Kazajstán
KAZAVIA	Desconocido	KKA	República de Kazajstán
KZAVIASPAS	Desconocido	KZS	República de Kazajstán
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República de Kazajstán
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	República de Kazajstán
MIRAS	AK-0315-07	MIF	República de Kazajstán
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Desconocido	KOV	República de Kazajstán
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
PRIME AVIATION	Desconocido	PKZ	República de Kazajstán
SAMAL AIR	Desconocido	SAV	República de Kazajstán
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	República de Kazajstán
SEMEYAVIA	Desconocido	SMK	República de Kazajstán
SCAT	AK-0350-08	VSV	República de Kazajstán
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	República de Kazajstán
SKYJET	AK-0307-09	SEK	República de Kazajstán
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	República de Kazajstán
ZHETYSU AIRCOMPANY	Desconocido	JTU	República de Kazajstán
ZHERSU AVIA	Desconocido	RZU	República de Kazajstán
ZHEZKAZGANAIR	Desconocido	KZH	República de Kazajstán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
ASIAN AIR	36	AAZ	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República Kirguisa
CAAS	13	CBK	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
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	EEA	República Kirguisa
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
KYRGYZSTAN AIRLINE	Desconocido	KGA	República Kirguisa
MAX AVIA	33	MAI	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	SGL	República Kirguisa
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República Kirguisa
SKY WAY AIR	21	SAB	República Kirguisa
TENIR AIRLINES	26	TEB	República Kirguisa
TRAST AERO	05	TSJ	República Kirguisa
VALOR AIR	07	VAC	República Kirguisa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa.			Liberia
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:			República Gabonesa
AFRIC AVIATION		Desconocido	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	Desconocido	República Gabonesa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Islámica de Mauritania responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Islámica de Mauritania
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	República Islámica de Mauritania

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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Filipinas responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Filipinas
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Desconocido	República de Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	República de Filipinas
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconocido	República de Filipinas
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Desconocido	República de Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Desconocido	República de Filipinas
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Desconocido	República de Filipinas
AVIATOUR'S FLYN INC.	200910	Desconocido	República de Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconocido	República de Filipinas
BEACON	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Desconocido	República de Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Desconocido	República de Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	República de Filipinas
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Desconocido	República de Filipinas
CM AERO	4AN2000001	Desconocido	República de Filipinas
CORPORATE AIR	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Desconocido	República de Filipinas
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconocido	República de Filipinas
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Desconocido	República de Filipinas
HUMA CORPORATION	2009014	Desconocido	República de Filipinas
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Desconocido	República de Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República de Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconocido	República de Filipinas
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Desconocido	República de Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconocido	República de Filipinas
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Desconocido	República de Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconocido	República de Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	2010033	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
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	República de Filipinas
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Desconocido	República de Filipinas
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Desconocido	República de Filipinas
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	República de Filipinas
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Desconocido	República de Filipinas
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Desconocido	República de Filipinas
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Desconocido	República de Filipinas
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	República de Filipinas
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Desconocido	República de Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Desconocido	República de Filipinas
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Desconocido	República de Filipinas
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	República de Filipinas
WORLD AVIATION, CORP.	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconocido	República de Filipinas
YOKOTA AVIATION, INC.	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
ZENITH AIR, INC.	2009012	Desconocido	República de Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	República de Filipinas
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 CONNECTION	10/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Santo Tomé y Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Santo Tomé y Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Santo Tomé y Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Santo Tomé y Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Santo Tomé y Príncipe

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
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 LEONA LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconocido	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconocido	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Sudán
SUDAN AIRWAYS	Desconocido	SUD	República de Sudán
SUN AIR COMPANY	051	SNR	República de Sudán
MARSLAND COMPANY	040	MSL	República de Sudán
ATTICO AIRLINES	023	ETC	República de Sudán
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	República de Sudán
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	República de Sudán
ALMAJARA AVIATION	Desconocido	MJA	República de Sudán
BADER AIRLINES	035	BDR	República de Sudán
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República de Sudán
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	República de Sudán
GREEN FLAG AVIATION	017	Desconocido	República de Sudán
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República de Sudán
NOVA AIRLINES	001	NOV	República de Sudán
TARCO AIRLINES	056	Desconocido	República de Sudán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Suazilandia
SUAZILANDIA AIRLINK	Desconocido	SZL	Suazilandia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Zambia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXO B

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA SUJETA A RESTRICCIONES DENTRO DE LA UE ⁽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)	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	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo Tu-204	Toda la flota salvo: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		República Gabonesa	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo Falcon 50; dos aeronaves de tipo Falcon 900	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	República Gabonesa
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazajstán	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo B767; cuatro aeronaves de tipo B757; diez aeronaves de tipo A319/320/321; cinco aeronaves de tipo Fokker 50	Toda la flota salvo: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Reino de los Países Bajos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	República de Ghana	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo DC8-63F	Toda la flota salvo: 9G-TOP y 9G-RAC	República de Ghana
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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	República Gabonesa	Toda la flota salvo: una aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda la flota salvo: TR-LHP	República Gabonesa

⁽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.

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	Estado de matrícula
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: catorce aeronaves de tipo A300, ocho aeronaves de tipo A310, una aeronave 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-IBB EP-IBQ EP-AGA	República Islámica de Irán
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: una aeronave de tipo Challenger CL601; una aeronave de tipo HS-125-800	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG	República Gabonesa; República de Sudáfrica
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: tres aeronaves de tipo Boeing B-777 y cuatro aeronaves de tipo Boeing B-737-700	Toda la flota salvo: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	República de Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucrania	Toda la flota salvo: una aeronave de tipo MD-83	Toda la flota salvo: UR-CFF	Ucrania

(¹) Solo se permite a Afrijet utilizar las aeronaves especificadas para sus actuales operaciones en la Unión Europea.

(²) Solo se permite a Air Astana utilizar las aeronaves especificadas para sus actuales operaciones en la Unión Europea.

(³) Solo se permite a Gabon Airlines utilizar las aeronaves especificadas para sus actuales operaciones en la Unión Europea.

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