

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 390/2011 DE LA COMISIÓN

de 19 de abril de 2011

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 ⁽²⁾, 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) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, algunos Estados miembros comunicaron a la Comisión información pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. También algunos terceros países comunicaron información pertinente. Por lo 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 imponerse 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 del Consejo, 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 exposiciones de la Agencia Europea de Seguridad Aérea 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 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.

(7) El Comité de Seguridad Aérea también ha sido informado de las medidas de ejecución adoptadas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea 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.

(8) El Comité de Seguridad Aérea también escuchó la presentación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea sobre la categorización de las deficiencias detectadas al llevar a cabo inspecciones en pista en el marco del programa de Evaluación de la Seguridad de Aeronaves Extranjeras (SAFA) de la UE y ha aprobado las propuestas de la Agencia en relación con una nueva categorización de los incumplimientos de los requisitos de la OACI en materia de dominio de la lengua inglesa por los pilotos para garantizar el pleno cumplimiento de esos requisitos sin más demora. De acuerdo con esa propuesta, debe señalarse una deficiencia de categoría 2 si se da un incumplimiento del requisito de dominio del inglés, pero el Estado que emita la licencia ha presentado un plan de acción a la OACI de cara al cumplimiento. Además, debe señalarse una deficiencia de categoría 3 en caso de incumplimiento del requisito de dominio del inglés sin que el Estado que emita la licencia haya presentado un plan de acción a la OACI o haya notificado el pleno cumplimiento sin respetar realmente ese requisito. Por último, debe consignarse una observación general (categoría G) si puede probarse el cumplimiento formal del requisito de dominio del inglés aun cuando la comunicación sea muy difícil en la práctica durante las inspecciones en pista debido a la falta clara de dominio de la lengua inglesa por parte de los pilotos. El Comité de Seguridad Aérea acordó intentar aplicar esas propuestas de manera armonizada. La Agencia Europea de Seguridad Aérea se comprometió a publicar en breve las orientaciones pertinentes.

(9) El Comité de Seguridad Aérea también aprobó la propuesta de la Agencia de que los Estados miembros

⁽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.

establecieran vínculos funcionales con los proveedores de servicios de navegación aérea para notificar problemas de comunicación con la tripulación de las aeronaves debido al dominio insuficiente de la lengua inglesa por los pilotos. Por último, el Comité de Seguridad Aérea solicitó a la Agencia Europea de Seguridad Aérea que notificase en la primera reunión del Comité los resultados SAFA relativos al cumplimiento de los requisitos de dominio del inglés por los pilotos y a la aplicación de la categorización propuesta.

- (10) Procede modificar el Reglamento (CE) nº 474/2006 en consecuencia.

Compañías aéreas de la Unión Europea

- (11) Tras el análisis por la Agencia Europea de Seguridad Aérea 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. Dichas medidas son las siguientes: Chipre decidió el 26 de noviembre de 2010 suspender el certificado de operador aéreo (AOC) de la compañía Eurocypria Airlines a raíz del cese de sus operaciones y de la falta de recursos financieros de la compañía aérea para operar en condiciones de seguridad; Italia decidió suspender la licencia de explotación de que era titular la compañía aérea Livingston el 24 de octubre de 2010 y la licencia de la compañía aérea ItaliAirlines, el 11 de marzo de 2010; Lituania decidió revocar el AOC de la compañía aérea Star 1 Airlines el 11 de noviembre de 2010; tras la liquidación de la compañía aérea Blue Line y la suspensión subsiguiente de su licencia de explotación, Francia decidió suspender el AOC de esta compañía aérea el 6 de octubre de 2010. Además, Francia decidió no prorrogar el AOC de Strategic Airlines el 16 de septiembre de 2010; Grecia decidió revocar el AOC de Hellas Jet en noviembre de 2010, suspendió el AOC de Athens Airways en enero de 2011 y sometió Hellenic Imperial Airways a mayor vigilancia; Suecia decidió no prorrogar el AOC de la compañía aérea Viking Airlines AB el 31 de diciembre de 2010 y el Reino Unido intensificó su vigilancia de las compañías aéreas Jet2.com, Oasis y Titan Airways.

Portugal

- (12) Tras el examen de la situación de determinadas compañías aéreas con licencia de Portugal en la reunión del Comité de Seguridad Aérea celebrada en noviembre de 2010 ⁽¹⁾, las autoridades competentes de Portugal (INAC) informaron de los resultados de la supervisión de seguridad mejorada de las compañías aéreas Luzair y White. En lo que respecta a Luzair, INAC notificó que, a raíz de un cambio de flota, el AOC de Luzair se suspendió el 11 de febrero de 2011. En lo que respecta a White, INAC notificó haber procedido a 29 inspecciones en el ámbito operativo y a 5 en el ámbito de la aeronavega-

bilidad, que no revelaron deficiencias graves. Además, la Agencia Europea de Seguridad Aérea notificó que las compañías aéreas habían sufrido una inspección en noviembre de 2010 y que ninguna de ellas reveló deficiencias graves. En el marco de un cambio general de la política de la compañía, dos aeronaves de tipo A320 con matrículas CS-TQO y CS-TQK fueron retiradas el 12 de noviembre de 2010 y el 22 de febrero de 2011, respectivamente.

Alemania

- (13) Tras el análisis por la Agencia Europea de Seguridad Aérea de los datos de la inspección SAFA y la identificación de un número mayor de compañías aéreas alemanas con resultados de las inspecciones SAFA equivalentes a más de una deficiencia importante por inspección, la Comisión entabló consultas oficiales con las autoridades competentes de Alemania (Luftfahrtbundesamt-LBA) y celebró una reunión el 10 de marzo de 2011.
- (14) El análisis de las causas subyacentes del comportamiento de esas compañías aéreas reveló deficiencias especiales en la supervisión de las mismas, lo que también puso de manifiesto directamente una inspección efectuada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea del 26 al 29 de mayo de 2009 en el ámbito operativo, que también indicó un número insuficiente de trabajadores cualificados en la LBA, lo que también repercutió en la capacidad de Alemania de garantizar una supervisión permanente y limita su capacidad de aumentar el nivel de supervisión en caso necesario.
- (15) La situación especial de Bin Air, una compañía aérea certificada en Alemania, se debatió en la reunión del 10 de marzo, a la que asistió la compañía aérea y en la que esta presentó las medidas que había adoptado para solucionar las deficiencias de seguridad detectadas durante las inspecciones SAFA. Asimismo, las autoridades competentes de Alemania informaron a la Comisión de la suspensión del AOC de la compañía aérea ACH Hamburg GmbH.
- (16) Alemania confirmó al Comité de Seguridad Aérea que el AOC de ACH Hamburg GmbH seguía suspendido, que la situación se volvería a examinar en mayo de 2011 y que, si esta compañía no registraba progresos hasta esa fecha, su AOC sería revocado. Alemania también informó de que se habían intensificado las actividades de supervisión de la compañía Bin Air, de que la aeronave de tipo Cessna C550 con matrícula D-IJJI se había retirado del AOC de la compañía Advance Air Luftfahrtgesellschaft y de que la LBA había intensificado su vigilancia de otras compañías aéreas cuyos pobres resultados en las inspecciones en pista habían puesto de manifiesto deficiencias de seguridad. La LBA declaró que había explicado claramente a esas compañías aéreas que se expondrían a la suspensión de sus AOC de no observarse mejoras.
- (17) En lo que respecta a la falta de personal cualificado, Alemania informó al Comité de Seguridad Aérea de que la situación no mejoraría en 2011. No obstante, está en curso una evaluación de los recursos humanos

⁽¹⁾ Considerando 13 del Reglamento (CE) nº 1071/2010 de la Comisión (DO L 306 de 23.11.2010, p. 45).

de la LBA cuya conclusión está prevista en la primavera de 2011, por lo que se pronostica una mejora a este respecto a partir de 2012.

- (18) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea tomaron nota de los esfuerzos de las autoridades competentes de Alemania a la hora de resolver las deficiencias de seguridad detectadas de algunas compañías aéreas, así como el trabajo en curso para solucionar las carencias de recursos humanos en el seno de la LBA. Sin embargo, la Comisión también hizo hincapié en que, no obstante los poderes ejecutivos que le habían sido conferidos por el Tratado, si esas medidas resultaban ineficaces a la hora de mejorar los resultados de las compañías aéreas certificadas en Alemania, habría que tomar medidas para velar por el control oportuno de los riesgos de seguridad detectados.

España

- (19) Tras el análisis por la Agencia Europea de Seguridad Aérea de los datos de la inspección SAFA y la identificación de un número mayor de compañías aéreas españolas con resultados de las inspecciones SAFA equivalentes a más de una deficiencia importante por inspección, la Comisión entabló consultas oficiales con las autoridades competentes de España (AESA) y celebró una reunión el 14 de marzo de 2011.
- (20) La situación especial de Flightline, una compañía aérea certificada en España, se debatió en la reunión, a la que asistió la compañía aérea y en la que esta presentó las medidas que había adoptado para solucionar las deficiencias de seguridad detectadas durante las inspecciones SAFA. Además, la compañía aérea explicó las medidas tomadas a raíz del accidente sufrido por la aeronave de tipo Fairchild Metro 3, con matrícula EC-ITP. Flightline explicó que había celebrado un acuerdo comercial con la compañía Air Lada, que no es una compañía certificada, para explotar dos aeronaves Fairchild Metro 3, con matrículas EC-GPS y EC-ITP, recurriendo a pilotos proporcionados por Air Lada. La Comisión señaló a Flightline que las mismas aeronaves se habían explotado antes con el AOC de Eurocontinental, otra compañía aérea certificada en España y que, a resultas de las inspecciones SAFA y de varios incidentes graves de seguridad durante la explotación de esa aeronave, la AESA había suspendido el AOC de Eurocontinental.
- (21) Flightline declaró que habían procedido a todo el entrenamiento de conversión necesario de los pilotos y que habían efectuado controles de calidad de la explotación de la aeronave en la isla de Man. La Comisión recabó más información sobre el plan de medidas correctoras de la compañía aérea y ejemplares de los informes de auditoría interna de la explotación del Fairchild Metro 3. Tras recibir la información el 22 de marzo, la Comisión invitó a la compañía aérea Flightline a hacer una presentación ante el Comité de Seguridad Aérea.
- (22) En la reunión de 14 de marzo de 2011, la AESA informó a la Comisión de que había decidido limitar el

AOC de Flightline para impedir la explotación de los Fairchild Metro 3 y que se había iniciado el procedimiento para suspender el AOC.

- (23) La Comisión instó a la AESA a dar más explicaciones acerca de otras cuatro compañías aéreas certificadas en España cuyos resultados SAFA deficientes había detectado la Agencia Europea de Seguridad Aérea. La AESA informó luego a la Comisión el 28 de marzo de 2011 de que, a raíz de auditorías recientes de Air Taxi and Charter International y de Zorex, se habían observado graves deficiencias de seguridad y de que se había puesto en marcha, en consecuencia, el procedimiento de suspensión de los AOC de ambas compañías. En cuanto a la compañía aérea Jetnova, la AESA esperaba su respuesta a las deficiencias concretas que había detectado y, de no ser satisfactoria dicha respuesta, pondría en marcha el procedimiento de suspensión. En lo que respecta a las compañías aéreas Aeronova, Tag Aviation y Alba Star, la AESA proseguía su vigilancia, pero consideraba que no hacían falta actuaciones reglamentarias por el momento. La compañía aérea Flightline fue escuchada por el Comité de Seguridad Aérea el 5 de abril de 2011. Notificó que había introducido procedimientos revisados para mejorar el control operativo de los vuelos de Flightline, especialmente los explotados desde su base principal, que había modificado su manual de operaciones para incluir directrices sobre el uso de aeródromos alternativos, había modificado su programa de formación para reforzar el conocimiento por los pilotos de los procedimientos operativos y había revisado sus procedimientos de selección de pilotos.
- (24) España informó al Comité de Seguridad Aérea de que, a raíz de las discrepancias detectadas en las inspecciones de Flightline, la AESA había puesto en marcha el 14 de marzo de 2011 el procedimiento de suspensión del AOC de Flightline y había aplicado medidas cautelares para solucionar el problema de seguridad inmediato. La AESA confirmó que Flightline había tomado luego medidas para solucionar el problema de seguridad inmediato y de que había presentado también un plan de medidas correctoras que la AESA estaba evaluando.
- (25) Teniendo en cuenta las medidas adoptadas por las autoridades competentes de España para resolver las deficiencias de seguridad detectadas de Flightline y de otras compañías aéreas españolas, se considera que no hace falta tomar otras medidas por el momento. No obstante, la Comisión señaló que, si esas medidas resultaban ineficaces para mejorar los resultados de las compañías aéreas certificadas en España, sería necesario actuar para garantizar el control adecuado de los riesgos de seguridad detectados. Mientras tanto, la Comisión, en cooperación con la Agencia Europea de Seguridad Aérea, seguirá controlando los resultados de seguridad de las compañías aéreas españolas.

Compañías aéreas de Angola

- (26) El INAVIC señaló nuevos avances en la resolución de las deficiencias pendientes detectadas por la OACI durante su inspección *in situ* realizada en enero de 2010. En concreto, el INAVIC sigue actualizando las normas de seguridad aérea de Angola con arreglo a las últimas modificaciones de las normas de la OACI, continúa

reforzando su capacidad, avanza en la nueva certificación de las compañías aéreas de conformidad con esas reglas y sigue consolidando su programa de supervisión.

- (27) Respecto a la supervisión de TAAG Angolan Airlines, el INAVIC confirmó la información presentada a la Comisión el 3 de marzo de 2011: dos aeronaves B777 explotadas por TAAG se vieron involucradas en dos incidentes graves en diciembre de 2010 en Portugal y Angola con daños que afectaron al motor. A raíz de los resultados preliminares de la investigación llevada a cabo por las autoridades competentes de Portugal, se puso de manifiesto que, por el momento, tanto la compañía aérea como las autoridades competentes habían tomado las medidas oportunas para solucionar las causas detectadas en relación con el fabricante y para prevenir que se reprodujeran. Se han reanudado las operaciones, inclusive con destino a la UE, bajo el programa de supervisión mejorada en colaboración con el fabricante.
- (28) El INAVIC informó de que, durante el proceso de nueva certificación, las actividades de supervisión de algunas compañías aéreas habían puesto de manifiesto problemas de seguridad y vulneraciones de la normativa de seguridad vigente, lo que motivó la adopción de las medidas de ejecución adecuadas. Se comprobó que seis compañías aéreas no cumplían las normas de seguridad aérea de Angola, a saber: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEIÇÃO, PHA y SAL. En concreto, el INAVIC aportó justificantes de que sus AOC habían expirado, no se había prorrogado o se habían revocado. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, estas compañías deben ser retiradas del anexo A.
- (29) El INAVIC también indicó que se había suspendido el AOC de dos compañías aéreas, ANGOLA AIR SERVICES y GIRA GLOBO. A la espera de justificantes de la capacidad técnica para ultimar satisfactoriamente el proceso de certificación a más tardar el 15 de abril de 2011, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esas compañías deben seguir figurando en el anexo A.
- (30) El INAVIC indicó qué había vuelto a certificar cinco compañías aéreas de conformidad con las normas de seguridad aérea de Angola: SONAIR Air Services en diciembre de 2010, AIR26 el 31 de enero de 2011, HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET y HELIANG el 15 de febrero de 2011. Sin embargo, no hay pruebas contrastadas hasta la fecha de la realización de investigaciones suficientes antes de la expedición de los nuevos AOC ni del cierre efectivo de la importante cuestión de seguridad indicada por la OACI en relación con la certificación de las compañías aéreas en Angola. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que estas compañías aéreas deben seguir figurando en el anexo A.
- (31) El INAVIC ha también notificado la certificación de una nueva compañía aérea, FLY540, el 31 de enero de 2011. Sin embargo, no hay pruebas contrastadas hasta la fecha de la realización de investigaciones suficientes antes de la expedición de los nuevos AOC ni del cierre efectivo de la importante cuestión de seguridad indicada por la OACI

en relación con la certificación de las compañías aéreas en Angola. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que estas compañías aéreas deben seguir figurando en el anexo A.

- (32) Por último, el INAVIC notificó que cuatro compañías aéreas seguían en curso de recertificación: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO y MAVEWA. El procedimiento de nueva certificación, que debía finalizar para finales de 2010 según lo previsto, se aplazó hasta el 15 de abril de 2011, fecha en que el INAVIC indicó que esas compañías dejarían de operar de no recibir un nuevo certificado de conformidad con las normas de seguridad aérea de Angola. A la espera de la finalización del procedimiento, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esas compañías aéreas, igual que las demás compañías aéreas sujetas a la responsabilidad reglamentaria del INAVIC, deben seguir figurando en el anexo A.
- (33) La Comisión insta al INAVIC a ultimar decididamente la nueva certificación de las compañías aéreas angoleñas, teniendo debidamente en cuenta los problemas potenciales de seguridad detectados en este proceso. La Comisión también anima al INAVIC a cooperar plenamente con la OACI a fin de validar la ejecución de su plan de medidas correctoras, inclusive mediante una inspección *in situ*, si procede (misión de validación coordinada de la OACI, ICVM).

Compañías aéreas de Camboya

- (34) Tras su último informe sobre la situación en el Reino de Camboya ⁽¹⁾, las autoridades competentes de Camboya (SSCA) informaron de que las medidas de ejecución aplicadas para solucionar las deficiencias detectadas gracias a las auditorías de la OACI se habían traducido en la revocación de todos los certificados de operador aéreo (AOC) expedidos a las compañías aéreas con licencia del Reino de Camboya en la época de la auditoría de la OACI.
- (35) En concreto, confirmaron que el AOC de Siem Reap International Airways se revocó el 10 de octubre de 2010. Sobre la base de los criterios comunes, se considera que esta compañía aérea debe retirarse del anexo A.
- (36) La Agencia Europea de Seguridad Aérea ha informado acerca de la misión de asistencia técnica realizada en enero de 2011 para apoyar la capacitación de las autoridades competentes del Reino de Camboya. La Agencia Europea de Seguridad Aérea confirmó que las autoridades competentes de Camboya habían registrado grandes progresos en la solución de las deficiencias detectadas por la OACI. En concreto, han reestructurado completamente la legislación en materia de transporte aéreo y los procedimientos internos de supervisión inicial y permanente de las compañías, lo que sienta las bases de una supervisión según las normas de seguridad internacionales. La Comisión reconoce los grandes esfuerzos de la autoridad SSCA para cumplir las normas de seguridad internacionales, así como la importancia de las medidas de ejecución adoptadas al respecto.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 590/2010 de 5.7.2010 (DO L 170 de 6.7.2010, p. 12).

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

- (37) Todas las compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo son objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad y figuran en el anexo A. Hay pruebas de que las autoridades competentes de este país han expedido una licencia de explotación a la compañía Korongo Airlines el 7 de enero de 2011.
- (38) La Comisión mantuvo consultas con las autoridades competentes de la República Democrática del Congo para recabar explicaciones sobre la situación de esta compañía aérea y las condiciones de su supervisión. Las autoridades competentes de la República Democrática del Congo no respondieron.
- (39) Como no hay pruebas de cambio alguno de la capacidad de las autoridades competentes de la República Democrática del Congo para garantizar la supervisión de las compañías aéreas licenciadas en dicho Estado con arreglo a las normas de seguridad aplicables, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Korongo Airlines debe añadirse al anexo A.

Compañías aéreas de Georgia

- (40) Existen pruebas contrastadas resultantes de las inspecciones SAFA en pista⁽¹⁾ de las aeronaves de compañías aéreas matriculadas en Georgia que indican diversas deficiencias graves. Las autoridades competentes de Georgia (*United Transport Administration-UTA*) presentaron información sobre las medidas de ejecución adoptadas en relación con los AOC de esas y otras compañías aéreas. Según esos datos, se revocaron los AOC siguientes: LTD Eurex Airline y JSC Tam Air, revocados el 24 de noviembre de 2010; LTD Sky Way y LTD Sakaviaservice, revocados el 29 de noviembre de 2010; LTD Jav Avia, revocado el 18 de enero de 2011; LTD Carre Aviation Georgia, revocado el 8 de febrero de 2011; LTD Air Batumi, revocado el 17 de marzo de 2011 y LTD Air Iberia, revocado el 4 de abril de 2011. El AOC de LTD Sun Way expiró el 3 de febrero de 2011 sin que fuera prorrogado.
- (41) Hay pruebas contrastadas de accidentes e incidentes en que se han visto envueltas compañías aéreas georgianas. Se cuentan entre ellos el accidente de una aeronave de tipo Ilyushin 76TD con matrícula 4L-GNI explotada por Sun Way en Karachi (Pakistán) el 28 de noviembre de 2010 y el reciente accidente de la aeronave de tipo Canadair CL 600 con matrícula 4L-GAE explotada por Georgian Airways en Kinshasa (República Democrática del Congo) el 4 de abril de 2011. También hay indicios de incumplimientos de seguridad relacionados con aero-

naves matriculadas en Georgia e importadas de países cuyas compañías aéreas tiene prohibido operar en la Unión Europea.

- (42) Habida en cuenta las pruebas mencionadas, la Comisión se reunió con las autoridades competentes de Georgia el 22 de marzo de 2011. La UTA presentó documentación complementaria los días 22, 25, 28 y 29 de marzo de 2011. Esta documentación indicaba que se iba a crear una nueva agencia de aviación civil independiente el 15 de abril de 2011 y que varias aeronaves se habían desmatriculado⁽²⁾ a resultas de la revisión de las normas de matriculación estatal y de expedición de certificados de aeronavegabilidad para las aeronaves civiles georgianas, que entraron en vigor el 1 de enero de 2011.
- (43) La UTA hizo una presentación oral ante el Comité de Seguridad Aérea el 5 de abril de 2011. Durante la presentación, la UTA confirmó que se habían prorrogado varios certificados de operador aéreo y que se habían retirado del registro nacional veintinueve de setenta y nueve aeronaves. Además, la UTA informó de las medidas correctoras aplicadas a raíz de la inspección USOAP de la OACI llevada a cabo en 2007 y presentó un programa de reformas que abarcaba la armonización de la legislación aérea con el acervo de la UE derivado del Acuerdo sobre el Espacio Aéreo Común Europeo. Apoyan estos esfuerzos varias iniciativas tales como un programa de hermanamiento y de asistencia técnica a la UTA en el marco del programa TRACECA (Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia).
- (44) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea toman nota de los progresos de la UTA, de su voluntad de facilitar información transparente y de cooperar estrechamente para eliminar lagunas y de que están previstas nuevas reformas en breve. La Comisión seguirá colaborando estrechamente con las autoridades competentes de Georgia en sus esfuerzos por modernizar su sistema de seguridad de la aviación civil.

(2) En el período comprendido entre el 13 de agosto de 2010 y el 23 de marzo de 2011 se desmatricularon las aeronaves siguientes: dos AN-12 con matrículas 4L-GLU y 4L-FFD y cuatro IL-76 con matrículas 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-FFE explotadas por Sky Way; dos IL-76 con matrículas 4L-GLR y 4L-GLK y dos AN-12 con matrículas 4L-GLT y 4L-GLN explotadas por Saqaviaservice; tres IL-76 con matrículas 4L-GLM, 4L-MGC y 4L-MGM explotadas por Sun Way; una IL-76 con matrícula 4L-AWA explotada por Air West; tres AN-12 con matrículas 4L-IRA, 4L-HUS y 4L-VAL explotadas por Air Victor Georgia; una AN-12 con matrícula 4L-PAS explotada por Transaviaservice; una AS-350B3 con matrícula 4L-GGG explotada por Aviaservice; una AN-28 con matrícula 4L-28001 explotada por Georgian Aviation University; una YAK-40 con matrícula 4L-AAK explotada por Tam Air; una B-737 con matrícula 4L-TGM explotada por Georgia Airways; una AN-26 con matrícula 4L-JAV explotada por Jav Avia; una AN-12 con matrícula 4L-BKN explotada por Fly Adjara; dos AN-26 con matrículas 4L-GST y 4L-GSS explotadas por Carre Aviation Georgia; una B-747 con matrícula 4L-KMK explotada por Eurex Airlines; una SAAB 340 con matrícula 4L – EUI explotada por Georgian International Airlines y una MI – 8T con matrícula 4L –BGA explotada por Tisheti.

(1) Números de las inspecciones SAFA: AESA-E-2010-255; n° AESA-E-2010-328; n° BCAA-2010-134; n° CAA-NL-2010-20; n° DGAC/F-2010-1024; n° DGAC/F-2010-1708; n° MOTLUX-2010-19.

(45) Los Estados miembros velarán por que las inspecciones en pista de las aeronaves de las compañías aéreas matriculadas en Georgia para comprobar que se intensifica su cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 351/2008 de la Comisión ⁽¹⁾ al efecto de fundamentar la reevaluación de este asunto en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.

Compañías aéreas de Indonesia

(46) Con arreglo al Reglamento (UE) nº 590/2010 ⁽²⁾, la Comisión prosiguió las consultas con las autoridades competentes de Indonesia en lo que se refiere a las medidas adoptadas por estas para mejorar la seguridad de la aviación en Indonesia y al cumplimiento de las normas de seguridad aplicables.

(47) Las autoridades competentes de Indonesia (DGCA) participaron en una videoconferencia con la Comisión el 11 de marzo de 2011 e informaron de que todas las compañías aéreas certificadas en Indonesia, salvo Wing Air, habían recibido una nueva certificación. La DGCA también informó de que solo el 9 % de la flota de aeronaves explotadas en Indonesia tenía que equiparse con los dispositivos necesarios de la OACI, que la DGCA había concedido una excepción por la que se autorizaba la explotación hasta el final de 2011 y que las aeronaves no equipadas después de esa fecha tendrían prohibido volar.

(48) El Comité de Seguridad Aérea toma nota de estas novedades y alienta a las autoridades competentes de Indonesia a no cejar en sus esfuerzos por mejorar la supervisión de las compañías aéreas sujetas a su responsabilidad normativa.

(49) La DGCA solicitó la retirada de las compañías dedicadas únicamente al transporte de carga Cardig Air, Republic Express, Asia Link y Air Maleo, y presentó justificantes de que las operaciones de esas compañías aéreas se limitaban a la carga y excluían el transporte de pasajeros y de que las autoridades habían tomado las medidas de ejecución necesarias para limitar sus AOC de forma que no pudiesen volar a la Unión Europea o desde esta.

(50) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que las compañías aéreas indonesias Cardig Air, Republic Express, Asia Link y Air Maleo deben retirarse del anexo A.

Compañías aéreas de Israel

Sun D'Or

(51) A raíz del análisis por la Agencia Europea de Seguridad Aérea de los resultados de las inspecciones en pista efectuadas en la UE desde 2008 por la compañía aérea Sun D'Or, certificada en Israel, que revelaban incumplimientos graves reiterados de las normas internacionales de segu-

ridad, la Comisión entabló consultas oficiales con las autoridades competentes de Israel y escuchó a la compañía aérea el 16 de marzo de 2010. Las consultas revelaron que la compañía aérea no contaba con una certificación correcta de las autoridades de Israel, ya que era titular de un AOC pese a no poder demostrar que garantizaba la explotación segura de aeronaves aeronavegables bajo su responsabilidad (mantenimientos y operaciones fuera de la compañía). Además, la compañía no fue capaz de demostrar que hubiese aplicado medidas correctoras para aportar soluciones sostenibles a las diversas deficiencias detectadas durante las inspecciones SAFA en pista. Por lo tanto, las consultas no probaron que la compañía cumpliera las normas de seguridad pertinentes.

(52) A raíz de las consultas entabladas con la Comisión y la Agencia Europea de Seguridad Aérea y de nuevas consultas con la compañía aérea, las autoridades competentes de Israel decidieron revocar el AOC de Sun D'Or con efecto a partir del 1 de abril de 2011. A raíz de su decisión, todas las aeronaves se traspasaron al AOC de otra compañía aérea israelí y Sun D'Or se dedicó únicamente a actividades como la venta de billetes.

(53) Las autoridades competentes de Israel fueron invitadas a hacer una presentación sobre la supervisión de esta compañía aérea ante el Comité de Seguridad Aérea, lo que se llevó a cabo el 6 de abril de 2011. En dicha presentación declararon que Sun D'Or no iba a recibir una (nueva) certificación. Durante la misma presentación, las autoridades competentes de Israel también informaron de sus esfuerzos generales por mejorar sus capacidades de supervisión y por modernizar el sistema de seguridad de Israel.

(54) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que no hace falta tomar otras medidas.

Israir

(55) A raíz del análisis por la Agencia Europea de Seguridad Aérea de los resultados de las inspecciones en pista efectuadas en la UE desde 2008 por la compañía aérea Israir, certificada en Israel, que revelaron incumplimientos graves reiterados de las normas internacionales de seguridad, la Comisión entabló consultas oficiales con las autoridades competentes de Israel y escuchó a la compañía aérea el 16 de marzo de 2010. Las consultas revelaron que la compañía aérea había aplicado una serie de medidas estructurales para velar por su cumplimiento sostenible de las normas de seguridad internacionales pertinentes. La compañía aérea cambió de gestores (titulares de puesto) al efecto de aplicar efectivamente una política de seguridad basada en un sistema de gestión de la seguridad. Retiró de su flota las tres aeronaves de tipo Airbus A-320 (con matrículas 4X-ABH, 4X-ABD y 4X-ABF) que habían dado lugar a la mayoría de las deficiencias graves detectadas en las inspecciones SAFA en pista. Por último, mejoró la formación del personal cualificado para garantizar la realización correcta de las inspecciones previas al vuelo; revisó sus procedimientos en materia de operaciones internas e introdujo un nuevo sistema de garantía de calidad, así como un sistema de auditoría de la garantía de calidad; revisó completamente su manual de

⁽¹⁾ DO L 109 de 19.4.2008, p. 7.

⁽²⁾ DO L 170, de 6.7.2010, p. 9.

operaciones en tierra y su manual de mantenimiento e introdujo un manual del centro de control de operaciones moderno.

- (56) Teniendo en cuenta estos cambios y la presentación realizada por las autoridades competentes de Israel en el Comité de Seguridad Aérea de 6 de abril de 2011, se considera que la compañía aérea es capaz de mejorar su rendimiento de forma permanente. Los Estados miembros seguirán comprobando el cumplimiento efectivo por Isair 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.

Compañías aéreas de Kazajstán

- (57) Las autoridades competentes de Kazajstán informaron de que están avanzando en una reforma ambiciosa del sector de la aviación emprendida en 2009 y destinada a mejorar la seguridad aérea. A raíz de la adopción de un nuevo código de aviación civil en julio de 2010, se han formulado más de cien normas aéreas específicas y la mayoría de ellas se ha adoptado ya. Las autoridades competentes también están progresando, en particular, en su refuerzo de capacidades con la contratación de nuevos inspectores cualificados, que continuará en los próximos meses.
- (58) Las autoridades competentes de Kazajstán informaron de que seguían tomando medidas de ejecución. En concreto, habían revocado el AOC de las compañías aéreas siguientes: Air Flamingo; Almaty Aviation; Atyrau Aye Zholy; Arkhabay; Asia Continental Avialines; Centr Pankh; Kazavia National Airlines; Kokshetav Airlines, Orlan 2000; Zherzu Avia.
- (59) Las autoridades competentes de Kazajstán declararon, aportando los justificantes necesarios, que esas compañías aéreas ya no se dedicaban al transporte aéreo comercial y que ya no poseían una licencia de explotación válida al respecto. Por lo tanto, no se consideran ya compañías aéreas a tenor de 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 esas diez compañías deben ser retiradas del anexo A.
- (60) Las autoridades competentes de Kazajstán también informaron de que habían reconsiderado el asunto de la compañía aérea KazAirWest, cuyo AOC había sido revocado anteriormente, y que habían expedido un nuevo AOC para esta compañía. Sobre la base de los criterios comunes, se considera que esta compañía aérea debe seguir figurando en el anexo A.
- (61) 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 por aplicar el plan de medidas correctoras acordado con la OACI, centrándose prioritariamente en los problemas de seguridad importantes sin resolver y en la nueva certificación de todos los operadores bajo su responsabilidad. La Comisión está dispuesta a organizar el momento oportuno, con la asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y el apoyo de Esta-

dos miembros, una evaluación *in situ* para comprobar los progresos registrados en la aplicación del plan de medidas.

Compañías aéreas de Kirguistán

- (62) Las autoridades competentes de Kirguistán informaron de que los AOC de las cuatro compañías aéreas Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) y Sky Gate International (SGD) se revocaron en 2009 y 2010 y la OACI retiró sus códigos indicadores de la OACI. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que estas compañías aéreas deben retirarse del anexo A.
- (63) Las autoridades de competentes de Kirguistán también informaron de que los AOC de otras tres compañías aéreas (Itek Air, Trast Aero y Asian Air) habían expirado, pero no aportaron los justificantes necesarios al respecto. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que estas compañías aéreas deben seguir figurando en el anexo A.
- (64) Habida cuenta de que la Comisión no ha recibido hasta la fecha pruebas de la plena aplicación de las medidas correctoras adecuadas por parte de otras 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 seguir figurando en el anexo A.
- (65) La Comisión alienta a las autoridades competentes de Kirguistán a proseguir sus esfuerzos de cara a 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 del medidas correctoras presentado a la OACI haya progresado suficientemente; el objetivo de esta visita sería comprobar la aplicación de los requisitos de seguridad aplicables por parte de las autoridades competentes y por las empresas sujetas a su supervisión.

Air Madagascar

- (66) Existen pruebas de que la compañía Air Madagascar, certificada en Madagascar, presenta numerosas deficiencias de seguridad. Estas deficiencias fueron detectadas por las autoridades competentes de Francia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA. Los resultados de las aeronaves B-767 son claramente peores que los de las demás aeronaves de esta compañía aérea. El número de deficiencias detectadas en cada inspección SAFA, la reiteración de las deficiencias de seguridad y el hecho de que la situación se deteriora desde 2010 ponen de manifiesto un grave problema de seguridad.
- (67) La OACI llevó a cabo en febrero de 2008 su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y detectó la existencia de numerosas deficiencias importantes en relación con la capacidad de las autoridades de aviación civil de Madagascar de ejecutar sus tareas de supervisión de la seguridad aérea.

- (68) Habida cuenta de los informes SAFA, la Comisión entabló el 28 de febrero de 2011 consultas oficiales con las autoridades competentes de Madagascar, expresándoles su grave preocupación por la seguridad de las operaciones de Air Madagascar, y, en aplicación del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2111/2005, instó a la compañía aérea y a las autoridades competentes a tomar las medidas necesarias para resolver de forma satisfactoria las deficiencias de seguridad detectadas durante las inspecciones SAFA.
- (69) La Comisión se reunió el 16 de marzo de 2011 con las autoridades de la aviación civil de Madagascar y con representantes de Air Madagascar a fin de recibir garantías de que todos ellos habían tomado medidas para solucionar las deficiencias de seguridad detectadas durante las inspecciones SAFA o, al menos, que se habían adoptado las medidas oportunas para paliar los riesgos de seguridad detectados. Por desgracia, la información facilitada en esa reunión no pudo demostrar que se hubiera efectuado un análisis completo de las causas subyacentes de las deficiencias de seguridad ni que la compañía hubiera aplicado un plan de acción corrector y preventivo de calidad, como tampoco la aplicación de un programa de supervisión de la seguridad apropiado por parte de las autoridades. Por lo tanto, se instó a las autoridades de la aviación civil de Madagascar y a la compañía Air Madagascar a explicar la situación durante la reunión del Comité de Seguridad Aérea celebrada en abril de 2011.
- (70) Air Madagascar y las autoridades competentes de Madagascar fueron escuchadas por el Comité de Seguridad Aérea el 5 de abril de 2011. Air Madagascar presentó un nuevo plan mejorado de medidas correctoras y preventivas basado en un análisis sólido de las causas subyacentes, pero no pudo probar que esas medidas hubieran arrojado resultados hasta el momento.
- (71) Aunque se congratuló de las medidas alentadoras de la compañía aérea, el Comité expresó su preocupación por la persistencia de deficiencias graves en el ámbito de la aeronavegabilidad permanente de todas las aeronaves explotadas por Air Madagascar. La compañía aérea admitió las deficiencias en lo que respecta a sus aeronaves de tipo Boeing B-767. Declaró que consideraba que las medidas aplicadas actualmente eran capaces de paliar los riesgos de seguridad del resto de su flota debido a las menores frecuencias de vuelo o a la antigüedad de esas aeronaves.
- (72) El Comité reconoció los esfuerzos de la compañía aérea por encontrar soluciones sostenibles a las deficiencias de seguridad detectadas durante las inspecciones SAFA e instó a las autoridades competentes de Madagascar a mejorar sus actividades de supervisión con vistas a garantizar el cumplimiento efectivo del plan de medidas correctoras y preventivas de la compañía sin demoras indebidas.
- (73) Teniendo en cuenta las deficiencias de seguridad numerosas y repetidas detectadas durante las inspecciones en pista de las aeronaves de tipo Boeing B-767 explotadas

por Air Madagascar y la insuficiente capacidad de la compañía de aplicar hasta la fecha un plan de medidas correctoras y preventivas, así como la falta de una vigilancia apropiada de las operaciones de esta compañía aérea por parte de las autoridades competentes de Madagascar, la Comisión considera, siguiendo el dictamen del Comité de Seguridad Aérea, que debe tener prohibirse la explotación en la Unión de las aeronaves de tipo Boeing B-767 de esta compañía aérea. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Air Madagascar debe figurar en el anexo B y que sus operaciones deben someterse a restricciones por las que quede prohibida la explotación de todas sus aeronaves de tipo Boeing B-767. La compañía aérea debe poder volar a la Unión con otros tipos de aeronave al amparo de su AOC de conformidad con el anexo B.

- (74) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo por Air Madagascar 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.

Compañías aéreas de Mozambique

- (75) Hay pruebas contrastadas de que la autoridad responsable de controlar la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Mozambique no tiene capacidad para aplicar y ejecutar las normas de seguridad pertinentes, como lo demuestran los resultados de la auditoría efectuada por la OACI en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) en enero de 2010. En dicha auditoría se informaba de gran número de deficiencias significativas con respecto a la capacidad de las autoridades de aviación civil de Mozambique para desempeñar su misión de supervisión de la seguridad aérea. En el momento de hacerse público el informe final de la OACI, más del 77 % de las normas de la OACI no se aplicaban de manera efectiva. En el caso de algunos elementos cruciales tales como la existencia de personal técnico cualificado, más del 98 % de las normas de la OACI no se aplicaba efectivamente. En cuanto a la resolución de los problemas de seguridad, más del 93 % de las normas de la OACI no se aplicaba de forma efectiva.
- (76) Tras la auditoría USOAP de Mozambique, la OACI notificó también a todos los Estados partes en el Convenio de Chicago la existencia de un grave problema de seguridad relacionado con la supervisión de la seguridad de las compañías con licencia de Mozambique⁽¹⁾, según el cual el procedimiento de certificación aplicado por Mozambique para la expedición de certificados de operador aéreo (AOC) no se ajustaba a las disposiciones aplicables del anexo 6 de la OACI. En concreto, quince compañías aéreas de Mozambique, incluidas compañías que explotan vuelos internacionales, siguen operando con certificados de operador aéreo (AOC) expedidos con arreglo a las disposiciones anteriores ya derogadas. Las autoridades competentes de Mozambique (IACM) no habían evaluado

⁽¹⁾ Conclusión de la OACI OPS/01.

todos los puntos específicos del procedimiento de certificación antes de expedir los AOC, e IACM no puede garantizar que los titulares de AOC en su totalidad cumplen las disposiciones del anexo 6 y las normas nacionales antes de explotar vuelos internacionales. Además, el IACM no ha realizado inspecciones de vigilancia de las compañías aéreas desde hace más de dos años.

- (77) Hay indicios de la incapacidad de las autoridades competentes de Mozambique de poner remedio eficaz a los incumplimientos detectados por la OACI, como lo demuestra el hecho de que la OACI no considerase admisible una gran parte de los planes de medidas correctoras propuestos por esas autoridades con ese propósito, especialmente en el caso de los problemas detectados por la OACI, que siguen sin resolver. Además, las autoridades competentes de Mozambique informaron de que la ejecución de los planes de medidas correctoras ha sufrido retrasos.
- (78) Habida cuenta de las conclusiones de la auditoría USOAP de la OACI, la Comisión entabló consultas con las autoridades competentes de Mozambique (IACM) en marzo de 2010, expresándoles las serias dudas que albergaba en cuanto a la seguridad de las operaciones de las compañías aéreas con licencia de ese Estado y solicitándoles aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes para subsanar las deficiencias detectadas por la OACI.
- (79) El IACM presentó documentación entre abril de 2010 y abril de 2011 e hizo una presentación ante el Comité de Seguridad Aérea el 6 de abril de 2011. El IACM indicó que, tras presentar a la OACI el plan de medidas correctoras mencionado, habían empezado a ejecutarlo. Informaron concretamente de que la reforma del IACM está en curso, con vistas a aumentar de forma significativa su independencia y su capacidad de supervisión y de que, a la espera de la contratación de suficientes inspectores cualificados, el IACM había celebrado contratos con consultores externos que apoyasen las actividades de supervisión. No obstante, en opinión del Comité de Seguridad Aérea, el IACM no aportó pruebas de tener actualmente por sí solo los recursos suficientes para garantizar la supervisión de todas las compañías aéreas certificadas en Mozambique. Informaron de que trece compañías aéreas están certificadas en Mozambique y de que habían sido capaces, con la ayuda de esos consultores, de volver a certificar a ocho de ellas en 2010 con arreglo a las normas de Mozambique en materia de aviación civil, incluidas tres compañías que explotan vuelos internacionales (Mozambique Airlines, Mozambique Express y Trans Airways). Sin embargo, en opinión del Comité de Seguridad Aérea, no aportaron pruebas de que esas compañías estuvieran sujetas a vigilancia permanente de acuerdo con la normativa de seguridad aplicable. Por último, confirmaron que cinco compañías aéreas habían declarado explotar únicamente vuelos nacionales y que seguían operando con AOC expedidos con arreglo a normas anteriores ya derogadas; sin embargo, el IACM no presentó esos certificados. Además, el grave problema de seguridad notificado por la OACI al respecto sigue pendiente hasta la fecha.
- (80) Mozambique Airlines (LAM) remitió documentación por escrito e hizo una presentación ante el Comité de Seguridad Aérea el 6 de abril de 2011. LAM confirmó que había recibido una nueva certificación el 6 de abril de conformidad con la normativa sobre la aviación civil de Mozambique. Sin embargo, este AOC, que expiró el 5 de abril, fue prorrogado el 6 de abril de 2011 por el IACM con la limitación de excluir las aproximaciones de baja visibilidad en Cat III por haberse confirmado que la compañía aérea no tenía la aprobación para realizar esas aproximaciones. Mozambique Airlines (MEX) remitió documentación por escrito e hizo una presentación ante el Comité de Seguridad Aérea el 6 de abril de 2011. MEX confirmó que había recibido una nueva certificación en abril de 2010 de conformidad con la normativa sobre la aviación civil de Mozambique, aunque explota cuatro aeronaves de tipo Embraer 120 no equipadas con E-GPWS (TAWS).
- (81) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea reconocen los esfuerzos realizados para reformar el sistema de aviación civil de Mozambique y de los pasos dados por ese país para subsanar las deficiencias de seguridad notificadas por la OACI. Sin embargo, sobre la base de los criterios comunes y en espera de la aplicación efectiva de las medidas correctoras oportunas para poner fin a las deficiencias detectadas por la OACI y, en especial, los graves problemas de seguridad, se considera que las autoridades competentes de Mozambique no son capaces por el momento de aplicar y ejecutar las normas de seguridad pertinentes en todas las compañías aéreas sujetas a su control normativo. En consecuencia, procede prohibir la explotación de todas las compañías aéreas certificadas en Mozambique, incluyéndolas en el anexo A.
- (82) Las autoridades competentes de Portugal notificaron que habían acordado proporcionar asistencia técnica a las autoridades competentes de Mozambique y que así habían empezado a hacerlo. Esta asistencia técnica abarcará concretamente la formación de personal cualificado y los procedimientos en el ámbito del ejercicio de la supervisión.
- (83) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea alientan a Mozambique a seguir cooperando plenamente con la OACI para validar un plan de medidas correctoras adecuado a fin de poner remedio a las deficiencias detectadas por dicha Organización y validar asimismo los avances en su aplicación mediante una misión ICVM a su debido tiempo. La Comisión Europea, con el apoyo del Comité de Seguridad Aérea y de los Estados miembros, está dispuesta a estudiar la prestación de asistencia técnica si resultara necesario al respecto.
- (84) La Comisión, siguiendo el dictamen del Comité de Seguridad Aérea, estará dispuesta a volver a examinar la situación sobre la base de pruebas contrastadas de que ha avanzado lo suficiente el plan de medidas presentado a la OACI.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (85) A raíz de una visita de la Comisión a la Federación de Rusia en diciembre de 2010, las autoridades competentes de la Federación de Rusia facilitaron información acerca de los AOC de determinadas compañías aéreas rusas cuyos resultados con ocasión de las inspecciones SAFA en pista habían indicado varias deficiencias graves que debían inspeccionarse. Además, durante las consultas con esas autoridades el 8 de marzo, las autoridades competentes de la Federación de Rusia se comprometieron a facilitar a la Comisión los datos siguientes: a) información acerca de los resultados de las actividades de supervisión por las autoridades rusas de las compañías aéreas rusas indicadas; b) información acerca del cumplimiento de las medidas correctoras por esas compañías aéreas para solucionar los problemas detectados durante las inspecciones SAFA en pista, y c) la lista de AOC de determinadas compañías aéreas rusas que vuelan a la UE.
- (86) Sobre la base de los datos transmitidos por las autoridades competentes de la Federación de Rusia, las aeronaves siguientes que figuran en los AOC de determinadas compañías aéreas no cumplen actualmente las normas de la OACI y el Comité de Seguridad Aérea insta a la Comisión a intentar aclarar las operaciones internacionales de esas aeronaves en colaboración con las autoridades competentes de la Federación de Rusia:
- a) Aircompany Yakutia: aeronave Antonov AN-140 con matrícula RA-41250; AN-24RV con matrículas RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; RA-47363AN-26 con matrícula RA-26660; aeronaves Tupolev TU-154M con matrículas RA-85007, RA-85707 y 85794.
 - b) Atlant Soyuz: las aeronaves Tupolev TU-154M con matrículas RA-85672 y RA-85682 explotadas antes por Atlant Soyuz las explotan ahora otras compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia.
 - c) Gazpromavia: aeronaves Tupolev TU-154M con matrículas RA-85625 y RA-85774; Yakovlev Yak-40 con matrículas RA-87511, RA-88300 y RA-88186; Yak-40K con matrículas RA-21505, RA-98109 y RA-8830; Yak-42D con matrícula RA-42437; los (22) helicópteros Kamov Ka-26 en su totalidad (matrícula desconocida); los (49) helicópteros Mi-8 en su totalidad (matrícula desconocida); los (11) helicópteros Mi-171 en su totalidad (matrícula desconocida); los (8) helicópteros Mi-2 en su totalidad (matrícula desconocida); un helicóptero EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: aeronaves Tupolev TU-154B con matrículas RA-85494 y RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: la aeronave de tipo TU-154M RA-85672 que figuraba antes en el AOC de Krasnoyarsky Airlines, revocado en 2009, la explota actualmente Atlant Soyuz; la aeronave del mismo tipo con matrícula RA-85682 la explota otra compañía aérea certificada en la Federación de Rusia.
 - f) Kuban Airlines: aeronaves Yakovlev Yak-42 con matrículas RA-42331, RA-42350, RA-42538 y RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: aeronave Antonov TU-154B con matrícula RA-85602; las TU-134 en su totalidad (matrícula desconocida); las Antonov An-24 en su totalidad (matrícula desconocida); las An-2 en su totalidad (matrícula desconocida); los helicópteros Mi-2 en su totalidad (matrícula desconocida); los helicópteros Mi-8 en su totalidad (matrícula desconocida).
 - h) Moscovia Airlines: aeronaves Antonov AN-12 RA-12193 y RA-12194.
 - i) Tatarstan Airlines: aeronaves Yakovlev Yak-42D con matrículas RA-42374 y RA-42433.
 - j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B con matrícula RA-85508 (las aeronaves RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 y RA-85432 no se explotan actualmente por razones económicas).
 - k) UTair: aeronaves Tupolev TU-154M con matrículas RA-85733, RA-85755, RA-85806 y RA-85820; las (24) TU-134 en su totalidad: 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, que explota actualmente otra compañía aérea rusa; una TU-134: RA-65726; las (10) aeronaves Yakovlev Yak-40 en su totalidad: RA-87348 (no 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; los helicópteros Mil-26 en totalidad (matrícula desconocida); los helicópteros Mil-10 en totalidad (matrícula desconocida); los helicópteros Mil-8 en su totalidad (matrícula desconocida); los helicópteros AS-355 en su totalidad (matrícula desconocida); los helicópteros BO-105 en su totalidad (matrícula desconocida); las aeronaves de tipo AN-24B RA-46388 y RA-87348 no se explotan por razones económicas; RA-46267 y RA-47289 y las aeronaves de tipo AN-24RV RA-46509, RA-46519 y RA-47800 las explota otra compañía aérea rusa.
 - l) Rossija (STC Russia): la aeronave Tupolev TU-134 con matrícula RA-65979, la aeronave RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 y RA-65555 las explota otra compañía aérea rusa; la aeronave Ilyushin IL-18 con matrícula RA-75454 la explota otra compañía aérea rusa; las aeronaves Yakovlev Yak-40 con matrículas RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 y RA-88200 las explota otra compañía aérea rusa.

- m) Russair: aeronaves Yakovlev Yak-42 con matrículas RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 y RA-65691.
- n) Kosmos: aeronaves Tupolev TU134-A3 con matrículas RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557, RA-65566; TU-134-B con matrícula RA-65574.
- o) The 224th-Flight Unit State Airlines: aeronaves Ilyushin IL-76MD con matrículas RA-76638 y RA-78750.
- p) Daghestan Airlines: aeronave Tupolev TU-134B con matrícula RA-65569.
- q) Kogalymavia: aeronaves Tupolev TU-134A3 con matrículas RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 y RA-65944; Tupolev TU-154B2 con matrícula RA-85522.
- (87) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea toman nota de los informes de la autoridad competente de la Federación de Rusia y perseguirán la resolución sostenible de los incumplimientos de seguridad detectados mediante nuevas consultas técnicas con las autoridades competentes de la Federación de Rusia.
- (88) Mientras tanto, los Estados miembros seguirán comprobando el cumplimiento real por las compañías aéreas rusas de las normas de seguridad pertinentes mediante la mediante la asignación de prioridad en las inspecciones en pista a estas compañías aéreas conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 351/2008 y la Comisión continuará procediendo a un estrecho seguimiento de las medidas que adopten.
- Ukrainian Mediterranean Airlines**
- (89) La compañía aérea Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) solicitó ser escuchada por el Comité de Seguridad Aérea y presentó sus observaciones por escrito y por adelantado. Informó de que, tras los planes de renovación de su flota, habían dejado de explotarse 51 aeronaves de tipo DC-9. También informó de que había recibido una nueva certificación de la autoridad de aviación civil de Ucrania (UKR SAA) en enero de 2011, así como un AOC válido durante dos años.
- (90) UMAir también presentó justificantes tendentes a demostrar que se habían ultimado todas las medidas correctoras derivadas de las visitas de la UE en mayo y octubre de 2009. Además, presentó documentación relativa a la comprobación del curso de ejecución de las medidas correctoras para resolver las deficiencias señaladas por la UKR SAA en sus actividades de vigilancia. También presentó un informe de investigación sobre un incidente grave ocurrido en Beirut el 21 de septiembre de 2010. Según este informe, el aterrizaje de emergencia de la aeronave DC-9-51 con matrícula UR-CBY, poco después del despegue, se debió a que se apagó un motor, seguramente a causa de un choque con aves. Sin embargo, el informe también reveló que no se había incluido en el manual de operaciones de UMAir un procedimiento de motor inoperativo crucial.
- (91) Puesto que el informe de una inspección en pista efectuada en la UE ⁽¹⁾ el 28 de febrero de 2011 en una aeronave UR-CHN explotada por la compañía aérea había revelado deficiencias graves, la Comisión solicitó información complementaria a dicha compañía. Como respuesta a esta solicitud, la compañía aérea presentó documentación sobre las especificaciones de operaciones y el certificado de aeronavegabilidad correspondiente a la aeronave MD83 con matrícula UR-CHN que demostraba que cuenta con los equipos obligatorios de la OACI.
- (92) Se invitó a la compañía aérea a una reunión técnica el 25 de marzo de 2011 para aclarar las cuestiones pendientes. Durante la reunión y después de la misma, la compañía facilitó información sobre los resultados de las auditorías internas, las inspecciones y controles en pista y las medidas correctoras correspondientes tomadas, e indicó que su manual de operaciones actual contempla todos los procedimientos necesarios en circunstancias normales, anormales y de emergencia, así como el entrenamiento periódico con simuladores.
- (93) La UKR SAA solicitó hacer una presentación ante el Comité de Seguridad Aérea y así lo hizo el 6 de abril de 2011 presentando el proceso de inspecciones y verificación y notificando la ejecución de las medidas correctoras por las compañías aéreas sometidas a su supervisión de la seguridad, incluida UMAir. La UKR SAA confirmó que UMAir había solucionado todas las deficiencias detectadas durante las misiones de la UE de mayo y octubre de 2009. La UKR SAA también declaró que seguía haciéndose cargo de sus responsabilidades como Estado de matrícula y Estado del explotador respecto a las operaciones de arrendamiento con tripulación de UMAir.
- (94) El Comité de Seguridad Aérea se congratuló de las mejoras conseguidas por UMAir a la hora de aplicar las normas internacionales de seguridad y la suspensión de la explotación de las aeronaves DC-9-51, así como de las declaraciones de la UKR SAA, y consideró que la explotación de esta compañía aérea ya no debía someterse a ninguna restricción. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) debe ser retirada del anexo B.
- (95) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo por UMAir 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.

(1) SCAA-2011-30.

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

- (96) Pese a las peticiones específicas de la Comisión, esta 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 22 de noviembre 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.
- (97) 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 19 de abril de 2011.

*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
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	AO 008-01/11	Desconocido	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
Air Gicango	009	Desconocido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
Diexim	007	Desconocido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
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 Benin
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benin

⁽¹⁾ Se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a las compañías aéreas enumeradas en el anexo A si estas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a 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
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	N/A	República de Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República de Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	República de Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	República de Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	República de Benin
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
SOCIÉTÉ 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)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	República Democrática del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	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
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)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	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)
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)

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
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 AVIACIÓN y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea Ecuatorial
General work aviación	002/ANAC	n/a	Guinea Ecuatorial
GETRA-Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos	739	GET	Guinea Ecuatorial
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Guinea Ecuatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
UTAGE – Unión de Transporte Aéreo de Guinea 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
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconocido	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconocido	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	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

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
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
MANUNGGAL 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
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
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

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
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	AK-0429-10	ILK	República de Kazajstán
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	República de Kazajstán
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	República de Kazajstán
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	República de Kazajstán
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República de Kazajstán
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República de Kazajstán
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	República de Kazajstán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	República de Kazajstán
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	República de Kazajstán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	República de Kazajstán
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	República de Kazajstán
DETA AIR	AK-0417-10	DET	República de Kazajstán
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	República de Kazajstán
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	República de Kazajstán
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República de Kazajstán
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República de Kazajstán
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República de Kazajstán
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	República de Kazajstán
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	República de Kazajstán
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República de Kazajstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	República de Kazajstán
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	República de Kazajstán
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	República de Kazajstán
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	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
MIRAS	AK-0402-09	MIF	República de Kazajstán
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	República de Kazajstán
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	República de Kazajstán
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	República de Kazajstán
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	República de Kazajstán
SCAT	AK-0420-10	VSV	República de Kazajstán
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	República de Kazajstán
SKYJET	AK-0398-09	SEK	República de Kazajstán
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	República de Kazajstán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	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	AZZ	República Kirguisa
Avia Traffic Company	23	AVJ	República Kirguisa
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	República Kirguisa
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Kirguisa
Click Airways	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	EEA	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
S GROUP AVIATION	6	SGL	República Kirguisa
Sky Way air	21	SAB	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

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
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Islámica de Mozambique responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES-LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	República de Mozambique
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 of 2010	MXE	República de Mozambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Desconocido	República de Mozambique
HELICÓPTEROS CAPITAL	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
CFA MOZAMBIQUE	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
AEROVISÃO DE MOÇAMBIQUE	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
SAFARI AIR	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 of 2010	Desconocido	República de Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 of 2010	Desconocido	República de Mozambique
CFM-TTA SA	07 of 2010	Desconocido	República de Mozambique
AERO-SERVIÇOS SARL	08 of 2010	Desconocido	República de Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	06 of 2010	Desconocido	República de Mozambique
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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
AIR 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 FLY'N 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
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

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
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
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

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
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
SWAZILAND 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	RPDC	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo TU-204	Toda la flota salvo: P-632, P-633	RPDC
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	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 B-767, cuatro aeronaves de tipo B-757, 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 excepto: 2 aeronaves de tipo DC8-63F	Toda la flota excepto: 9G-TOP y 9G-RAC	República de Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Boeing B-737-300, 2 aeronaves de tipo ATR 72-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-320 y 3 aeronaves de tipo DHC 6-300	Toda la flota salvo: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	República de Madagascar
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 puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a las compañías aéreas enumeradas en el anexo B si estas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a 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 A-300, ocho aeronaves de tipo A-310, una aeronave B-737	Toda la flota salvo: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	República Islámica de Irán
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: una aeronave de tipo Challenger CL-601, 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

⁽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 especificadas conforme a las condiciones establecidas en el considerando 69 del Reglamento (UE) n° 590/2010 (DO L 170 de 6.7.2010, p. 15).