

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B** **REGLAMENTO (CE) N° 474/2006 DE LA COMISIÓN**
de 22 de marzo de 2006

por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 84 de 23.3.2006, p. 14)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
► <u>M1</u>	Reglamento (CE) n° 910/2006 de la Comisión de 20 de junio de 2006	L 168	16	21.6.2006
► <u>M2</u>	Reglamento (CE) n° 1543/2006 de la Comisión de 12 de octubre de 2006	L 283	27	14.10.2006
► <u>M3</u>	Reglamento (CE) n° 235/2007 de la Comisión de 5 de marzo de 2007	L 66	3	6.3.2007
► <u>M4</u>	Reglamento (CE) n° 787/2007 de la Comisión de 4 de julio de 2007	L 175	10	5.7.2007
► <u>M5</u>	Reglamento (CE) n° 1043/2007 de la Comisión de 11 de septiembre de 2007	L 239	50	12.9.2007
► <u>M6</u>	Reglamento (CE) n° 1400/2007 de la Comisión de 28 de noviembre de 2007	L 311	12	29.11.2007
► <u>M7</u>	Reglamento (CE) n° 331/2008 de la Comisión de 11 de abril de 2008	L 102	3	12.4.2008
► <u>M8</u>	Reglamento (CE) n° 715/2008 de la Comisión de 24 de julio de 2008	L 197	36	25.7.2008
► <u>M9</u>	Reglamento (CE) n° 1131/2008 de la Comisión de 14 de noviembre de 2008	L 306	47	15.11.2008
► <u>M10</u>	Reglamento (CE) n° 298/2009 de la Comisión de 8 de abril de 2009	L 95	16	9.4.2009
► <u>M11</u>	Reglamento (CE) n° 619/2009 de la Comisión de 13 de Julio de 2009	L 182	4	15.7.2009
► <u>M12</u>	Reglamento (CE) n° 1144/2009 de la Comisión de 26 de noviembre de 2009	L 312	16	27.11.2009
► <u>M13</u>	Reglamento (UE) n° 273/2010 de la Comisión de 30 de marzo de 2010	L 84	25	31.3.2010
► <u>M14</u>	Reglamento (UE) n° 590/2010 de la Comisión de 5 de julio de 2010	L 170	9	6.7.2010
► <u>M15</u>	Reglamento (UE) n° 791/2010 de la Comisión de 6 de septiembre de 2010	L 237	10	8.9.2010
► <u>M16</u>	Reglamento (UE) n° 1071/2010 de la Comisión de 22 de noviembre de 2010	L 306	44	23.11.2010
► <u>M17</u>	Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2011 de la Comisión de 19 de abril de 2011	L 104	10	20.4.2011
► <u>M18</u>	Reglamento de Ejecución (UE) n° 1197/2011 de la Comisión de 21 de noviembre de 2011	L 303	14	22.11.2011

► <u>M19</u>	Reglamento de Ejecución (UE) n° 295/2012 de la Comisión de 3 de abril de 2012	L 98	13	4.4.2012
► <u>M20</u>	Reglamento de Ejecución (UE) n° 1146/2012 de la Comisión de 3 de diciembre de 2012	L 333	7	5.12.2012
► <u>M21</u>	Reglamento de Ejecución (UE) n° 659/2013 de la Comisión de 10 de julio de 2013	L 190	54	11.7.2013
► <u>M22</u>	Reglamento de Ejecución (UE) n° 1264/2013 de la Comisión de 3 de diciembre de 2013	L 326	7	6.12.2013
► <u>M23</u>	Reglamento de Ejecución (UE) n° 368/2014 de la Comisión de 10 de abril de 2014	L 108	16	11.4.2014
► <u>M24</u>	Reglamento de Ejecución (UE) n° 1318/2014 de la Comisión de 11 de diciembre de 2014	L 355	8	12.12.2014
► <u>M25</u>	Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1014 de la Comisión de 25 de junio de 2015	L 162	65	27.6.2015
► <u>M26</u>	Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2322 de la Comisión de 10 de diciembre de 2015	L 328	67	12.12.2015

**REGLAMENTO (CE) Nº 474/2006 DE LA COMISIÓN****de 22 de marzo de 2006****por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) El capítulo II del Reglamento (CE) nº 2111/2005 (en lo sucesivo denominado «el Reglamento de base») establece los procedimientos para elaborar la lista comunitaria de compañías aéreas que son objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, así como los procedimientos que permiten a los Estados miembros, en determinadas circunstancias, adoptar medidas excepcionales para imponer una prohibición de explotación en su territorio.
- (2) De conformidad con el artículo 3, apartado 3, del Reglamento de base, los Estados miembros comunicaron a la Comisión la identidad de las compañías aéreas que son objeto de una prohibición de explotación en su territorio, así como las razones que llevaron a la adopción de tales prohibiciones y cualquier otra información pertinente.
- (3) La Comisión informó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o, de no haber sido posible, a través de las autoridades responsables de la supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales en los que puede basarse la decisión de imponer una prohibición de explotación dentro de la Comunidad.
- (4) De acuerdo con el artículo 7 del Reglamento de base, la Comisión ha dado a las compañías aéreas afectadas la oportunidad de consultar los documentos proporcionados por los Estados miembros, comunicar por escrito sus observaciones y hacer una presentación oral en un plazo de diez días hábiles ante la Comisión y ante el Comité de seguridad aérea ⁽²⁾.
- (5) Los criterios comunes para el examen de una prohibición de explotación por razones de seguridad a escala comunitaria figuran en el anexo del Reglamento de base.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ Establecido en el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

▼B**Air Bangladesh**

- (6) Hay pruebas fehacientes de que Air Bangladesh incurre en deficiencias de seguridad graves en lo que respecta a una aeronave determinada de su flota. Dichas deficiencias fueron detectadas por Alemania durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) ⁽¹⁾.
- (7) Air Bangladesh no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Alemania en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta a la correspondencia de dicho Estado miembro. Hasta la fecha, Alemania no ha tenido la oportunidad de comprobar si las deficiencias graves se han corregido.
- (8) Las autoridades de Bangladesh responsables de la supervisión normativa de Air Bangladesh no han supervisado adecuadamente una aeronave específica utilizada por esta compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.
- (9) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Air Bangladesh debe ser objeto de una estricta restricción de explotación e incluirse en el anexo B.

Air Koryo

- (10) Hay pruebas fehacientes de que Air Koryo incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Francia y Alemania durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽²⁾.
- (11) Durante otras inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽³⁾, se señaló la incapacidad persistente por parte de Air Koryo para corregir las deficiencias previamente comunicadas por Francia.
- (12) Francia comunicó información relacionada con un accidente confirmado y grave que indica la existencia de deficiencias sistémicas latentes en materia de seguridad por parte de Air Koryo.
- (13) Air Koryo ha demostrado falta de capacidad para corregir dichas deficiencias de seguridad.
- (14) Air Koryo no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Francia en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta a una solicitud de dicho Estado miembro.
- (15) El plan de acción correctiva presentado por Air Koryo en respuesta a la solicitud de Francia ha sido inadecuado e insuficiente para corregir las deficiencias graves registradas en materia de seguridad.

⁽¹⁾ LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

⁽²⁾ DGAC/F 2000-210
No hay referencias de otra inspección realizada por Alemania dentro del programa SAFA.

⁽³⁾ DGAC/F-2000-895

▼B

- (16) Las autoridades de la República Democrática de Corea responsables de la supervisión normativa de Air Koryo no han supervisado adecuadamente esta compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.
- (17) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Air Koryo no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Ariana Afghan Airlines

- (18) Hay pruebas fehacientes de que una aeronave explotada por Ariana Afghan Airlines incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Alemania durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾.
- (19) Ariana Afghan Airlines ha demostrado falta de capacidad para corregir dichas deficiencias de seguridad.
- (20) Ariana Afghan Airlines no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Alemania en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta adecuada a la correspondencia de dicho Estado miembro.
- (21) Las autoridades competentes de Afganistán, país donde está matriculado el avión utilizado por Ariana Afghan Airlines, no han realizado una supervisión plenamente adecuada de una aeronave utilizada por esta compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.
- (22) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Ariana Afghan no cumple las normas de seguridad pertinentes en relación con todas las aeronaves que explota, exceptuando el A310 con número de matrícula F-GYYY, matriculado en Francia y supervisado por las autoridades francesas.

BGB Air

- (23) Hay pruebas fehacientes de que BGB Air incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Italia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽²⁾.
- (24) BGB Air ha demostrado falta de capacidad o de voluntad para corregir las deficiencias de seguridad, como lo demuestra la presentación de una autoevaluación de acuerdo con las normas de la OACI sobre la base de la *Foreign Operator Check List*, facilitada por Italia, que no era conforme con las conclusiones de las posteriores inspecciones del programa SAFA.
- (25) BGB Air no respondió adecuadamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Italia en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta a algunas cartas enviadas por dicho Estado miembro.

⁽¹⁾ LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

⁽²⁾ ENAC-IT-2005-237

▼B

- (26) No se ha suministrado ninguna prueba de la aplicación de un plan de acción correctiva adecuado por parte de BGB Air para corregir las deficiencias graves de seguridad en respuesta a la petición de Italia.
- (27) Las autoridades de Kazajstán responsables de la supervisión normativa de BGB Air no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil de Italia cuando surgieron inquietudes en cuanto a la seguridad de la explotación a cargo de BGB Air certificada en dicho Estado, como lo demuestra su ausencia de respuesta a la correspondencia enviada por ese Estado miembro.
- (28) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que BGB Air no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Buraq Air

- (29) Hay pruebas fehacientes de que Buraq Air incurre en deficiencias de seguridad graves en relación con sus operaciones de transporte de carga. Dichas deficiencias fueron señaladas por Suecia y los Países Bajos durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾.
- (30) Buraq Air no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Alemania en relación con la seguridad de sus operaciones de transporte de carga, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su falta de respuesta a la correspondencia de dicho Estado miembro.
- (31) Las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa de Buraq Air no han supervisado adecuadamente las operaciones de transporte de carga de esta compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.
- (32) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Buraq Air debe ser objeto de estrictas restricciones de explotación e incluirse en el anexo B.

Air Service Comores

- (33) Hay pruebas fehacientes de que Air Service Comores incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por un Estado miembro, Francia, durante una inspección en pista realizada en el marco del programa SAFA ⁽²⁾.
- (34) No se ha suministrado ninguna prueba de la aplicación de un plan de acción correctiva adecuado por parte de Air Service Comores para corregir las deficiencias graves de seguridad detectadas en respuesta a la petición de Francia.
- (35) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de Air Service Comores han demostrado falta de capacidad para corregir las deficiencias de seguridad.
- (36) Las autoridades de las Comoras responsables de la supervisión normativa no cooperaron a su debido tiempo con la autoridad de aviación civil de Francia cuando surgieron inquietudes en cuanto a la seguridad de la explotación de una compañía aérea autorizada o certificada en dicho Estado.

⁽¹⁾ LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47

⁽²⁾ DGAC/F-2005-1222

▼B

- (37) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Air Service Comores no cumple las normas de seguridad pertinentes.

GST Aero Air Company

- (38) Hay pruebas fehacientes de que GST Aero Air incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron observadas por Italia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾.
- (39) GST Aero Air Company ha demostrado falta de capacidad o de voluntad para corregir las deficiencias de seguridad.
- (40) GST Aero Air Company no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Italia en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta a la correspondencia enviada por ese Estado miembro.
- (41) No se ha presentado ninguna prueba de la aplicación de un plan de acción correctiva adecuado por parte de GST Aero Air Company Air para corregir las deficiencias graves de seguridad en respuesta a la petición de Italia.
- (42) Las autoridades de Kazajstán responsables de la supervisión normativa de GST Aero Air Company no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil de Italia cuando surgieron inquietudes en cuanto a la seguridad de la explotación a cargo de una compañía aérea autorizada o certificada en dicho Estado, como lo demuestra su escasa respuesta a la correspondencia enviada por Italia.
- (43) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que GST Aero Air Company no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Phoenix Aviation

- (44) Las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa no han demostrado la suficiente capacidad para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes en relación con Phoenix Aviation. Aunque el certificado de operador aéreo de Phoenix Aviation fue expedido por Kirguistán, hay pruebas que demuestran que esta línea aérea tiene su centro de actividad principal en los Emiratos Árabes Unidos, contrariamente a lo establecido en los requisitos del anexo 6 del Convenio de Chicago. El informe detallado del Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (National Transportation Safety Board) de Estados Unidos ⁽²⁾ sobre un accidente en el que estaba implicado el vuelo 904 de Kam Air, explotado por Phoenix Aviation, afirma que Phoenix Aviation tiene su sede en los Emiratos Árabes Unidos.
- (45) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Phoenix Aviation no cumple las normas de seguridad pertinentes.

⁽¹⁾ ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

⁽²⁾ Informe detallado de aviación, USA, National Transportation Safety Board, 2 de marzo de 2005 (NTSB ID: DCA05RA033).

▼B**Phuket Airlines**

- (46) Hay pruebas fehacientes de que Phuket Airlines incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por dos Estados miembros, el Reino Unido y los Países Bajos, durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾.
- (47) Phuket Airlines ha demostrado falta de capacidad para corregir oportuna y adecuadamente dichas deficiencias de seguridad.
- (48) Las autoridades de Tailandia responsables de la supervisión normativa no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil de los Países Bajos cuando surgieron inquietudes en cuanto a la seguridad de Phuket Airlines certificada en Tailandia, como lo demuestra la ausencia de respuestas adecuadas a la correspondencia del citado Estado miembro.
- (49) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Phuket Airlines no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Reem Air

- (50) Hay pruebas fehacientes de que Reem Air incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron señaladas en primer lugar por los Países Bajos durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽²⁾.
- (51) Durante posteriores inspecciones en pista de conformidad con el programa SAFA ⁽³⁾ realizadas en una aeronave específica, los Países Bajos confirmaron la incapacidad persistente por parte de Reem Air para corregir las deficiencias.
- (52) Reem Air ha demostrado falta de capacidad o de voluntad para corregir las deficiencias en materia de seguridad.
- (53) Reem Air no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de los Países Bajos en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta a la correspondencia enviada por ese Estado miembro.

⁽¹⁾ CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

⁽²⁾ CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

⁽³⁾ CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

▼B

- (54) No se ha suministrado ninguna prueba de la aplicación de un plan de acción correctiva adecuado por parte de Reem Air para corregir las deficiencias graves de seguridad detectadas en respuesta a la petición de los Países Bajos.
- (55) Las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa de Reem Air no han supervisado adecuadamente esta compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, como lo demuestra la persistencia de deficiencias graves en materia de seguridad. Además, la información facilitada a la Comisión por Reem Air durante la audición que se concedió a esta compañía pone de manifiesto que, aunque el certificado de operador aéreo de Reem Air fue expedido por Kirguistán, esta línea aérea tiene su centro de actividad principal en los Emiratos Árabes Unidos, contrariamente a lo establecido en los requisitos del anexo 6 del Convenio de Chicago.
- (56) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Reem Air no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Silverback Cargo Freighters

- (57) Hay pruebas fehacientes de que de Silverback Cargo Freighters incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Bélgica durante una inspección en pista realizada en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾.
- (58) Silverback Cargo Freighters, que se encarga también del mantenimiento (controles A&B) de sus propias aeronaves, no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Bélgica en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta adecuada a la petición de dicho Estado miembro.
- (59) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Silverback Cargo Freighters no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

- (60) A pesar de su empeño, las autoridades de aviación civil de la República Democrática del Congo tienen continuas dificultades para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, tal como lo demuestra el informe resumido de auditoría del USOAP-OACI de la Dirección de aviación civil de la República Democrática del Congo (Kinshasa, 11-18 de junio de 2001). Se observa que no existe ningún sistema de certificación de los operadores aéreos.
- (61) Por consiguiente, las autoridades de la República Democrática del Congo responsables de la supervisión normativa han demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión adecuada en materia de seguridad.
- (62) Se ha impuesto una prohibición de explotación a Central Air Express a causa de deficiencias confirmadas relacionadas con las normas de seguridad internacionales y de ausencia de cooperación con un Estado miembro.

⁽¹⁾ BCAA-2005-36

▼B

- (63) Bélgica ⁽¹⁾ y Hewa Bora Airways (HBA) han facilitado información que revela, en el caso de HBA, que las deficiencias observadas anteriormente por las autoridades belgas se han corregido en gran medida con respecto a determinada aeronave. Bélgica ha comunicado además a la Comisión que pretende realizar inspecciones sistemáticas en pista de HBA. En vista de lo anterior, se considera que esta compañía aérea debe estar autorizada para continuar sus actividades actuales.
- (64) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que todas las compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo deben incluirse en el anexo A, con la excepción de Hewa Bora Airways (HBA), que debe incluirse en el anexo B.

Compañías aéreas de Guinea Ecuatorial

- (65) Las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil del Reino Unido cuando surgieron inquietudes en cuanto a la seguridad de la explotación a cargo de una compañía aérea autorizada o certificada en dicho Estado. El 27 de marzo de 2002 el Reino Unido escribió al Director General de Aviación Civil de Guinea Ecuatorial ⁽²⁾ para pedir aclaraciones sobre los siguientes puntos:
- aumento significativo del número de aeronaves matriculadas en Guinea Ecuatorial y posibilidad de que la Oficina de registro de matrícula de aeronaves (ARB) o una organización similar esté gestionando dicho registro;
 - varios operadores aéreos en posesión de un certificado de operador aéreo expedido por Guinea Ecuatorial no tienen su centro de actividad principal en Guinea Ecuatorial.

La carta también advierte al director general de aviación civil de que el Reino Unido podría no encontrarse en situación de permitir que líneas aéreas de Guinea Ecuatorial sigan efectuando operaciones comerciales a su territorio hasta que las autoridades del Reino Unido tengan garantías de que dichas líneas aéreas reciben una supervisión satisfactoria. Guinea Ecuatorial no respondió a esa carta.

- (66) Las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa no han demostrado la suficiente capacidad para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, tal como lo revelan las auditorías y los planes de acción correctiva conexos establecidos conforme al Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI. Una auditoría del USOAP de este tipo se efectuó en Guinea Ecuatorial en mayo de 2001 y en su informe de auditoría ⁽³⁾ se indicó que la autoridad de aviación civil, en ese momento, no tenía capacidad para proporcionar la supervisión adecuada a sus líneas aéreas y garantizar que operaban de acuerdo con las normas de la OACI. Los resultados de la auditoría fueron los siguientes:

⁽¹⁾ Inspección en pista realizada en el marco del programa SAFA por las autoridades de Bélgica el 11 de marzo de 2006, en Bruselas.

⁽²⁾ Correspondencia entre el Ministerio de Transporte del Reino Unido y la DGAC de Guinea Ecuatorial sobre la matrícula de aeronaves de Guinea Ecuatorial (27 de marzo de 2002).

⁽³⁾ Informe resumido de la OACI-USOAP — Auditoría de la Dirección de Aviación Civil de la República de Guinea Ecuatorial (Malabo, 14-18 de mayo de 2001).

▼B

- ausencia de un organismo capaz de llevar a cabo actividades de vigilancia de la seguridad, fundamentalmente por ausencia de personal especializado en concesión de autorizaciones, explotación de las aeronaves o aeronavegabilidad;
- incapacidad para determinar el número de aeronaves matriculadas o el número de certificados válidos de aeronavegabilidad expedidos;
- incapacidad para establecer un sistema estructurado para la certificación y la supervisión de los operadores aéreos;
- incapacidad para adoptar normas sobre operaciones aeronáuticas;
- incapacidad de vigilar a los operadores autorizados;
- incapacidad de aplicar un sistema para realizar las tareas básicas de una agencia de inspección de aeronavegabilidad.

Además, la Dirección General de Aviación Civil de Guinea Ecuatorial no ha presentado nunca hasta la fecha a la OACI un plan de acción para poner remedio a las deficiencias detectadas en la auditoría ⁽¹⁾ y, por consiguiente, no se ha llevado a cabo ninguna misión de seguimiento de la auditoría.

- (67) Las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa no han demostrado la suficiente capacidad para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago. Varios operadores en posesión de un certificado de operador aéreo expedido por Guinea Ecuatorial no tenían su centro de actividad principal en Guinea Ecuatorial, contrariamente a lo establecido en los requisitos del anexo 6 del Convenio de Chicago ⁽²⁾.
- (68) Las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa de las siguientes compañías aéreas han demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión adecuada en materia de seguridad de las siguientes compañías: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compañía Aérea de Guinea Ecuatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.
- (69) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que la totalidad de las compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial deben ser objeto de una prohibición de explotación e incluirse en el anexo A.

Compañías aéreas de Liberia

- (70) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea International Air Services, certificada en Liberia, incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Francia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Documento de trabajo del Consejo de la OACI C-WP/12471.

⁽²⁾ Correspondencia entre el Ministerio de transporte del Reino Unido y la CEAC sobre la expedición de documentación de aeronaves por parte de compañías no autorizadas (6 de agosto de 2003).

⁽³⁾ DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316

▼B

- (71) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de Liberia no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil del Reino Unido cuando se les informó de las deficiencias graves de seguridad señaladas durante una inspección en pista de una aeronave matriculada en Liberia, efectuada el 5 de marzo de 1996 por la autoridad de aviación civil del Reino Unido ⁽¹⁾. Inmediatamente después surgieron temores en cuanto a la seguridad de la explotación de las compañías aéreas autorizadas o certificadas en Liberia cuando, el 12 de marzo de 1996, la autoridad de aviación civil del Reino Unido informó a la autoridad de aviación civil de Liberia que todas las solicitudes de autorización de explotación de servicios comerciales al Reino Unido por parte de aeronaves matriculadas en Liberia se rechazarían hasta que las autoridades de Liberia pudieran demostrar la existencia de un régimen normativo eficaz que garantizase la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en Liberia. No se ha recibido respuesta alguna de las autoridades de Liberia. Asimismo, las autoridades de Liberia no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil de Francia al no responder cuando dicho Estado miembro expresó su inquietud en cuanto a la seguridad de la explotación a cargo de una compañía aérea autorizada o certificada en Liberia.
- (72) Las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa no han demostrado la suficiente capacidad para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes. El propio Gobierno de Liberia admitió en 1996 ⁽²⁾ que era incapaz de seguir ejerciendo un control normativo de las aeronaves matriculadas en Liberia a causa de los conflictos civiles. Aunque en 2003 se firmó un acuerdo de paz global y las Naciones Unidas y el Gobierno nacional transitorio de Liberia están poniendo lentamente en marcha medidas para mejorar la seguridad, es poco probable que la capacidad del Gobierno para gestionar su registro de matrículas haya mejorado desde 1996. La OACI todavía no ha llevado a cabo una auditoría USOAP de Liberia debido a la situación de inseguridad del país.
- (73) Las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa de las siguientes compañías aéreas han demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión adecuada en materia de seguridad de las siguientes compañías: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.
- (74) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que la totalidad de las compañías aéreas certificadas en Liberia deben ser objeto de una prohibición de explotación e incluirse en el anexo A.

Compañías aéreas de Sierra Leona

- (75) Hay pruebas fehacientes de que Air Universal Ltd incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Suecia durante una inspección en pista realizada en el marco del programa SAFA ⁽³⁾.

⁽¹⁾ UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5 de marzo de 1996 (Office code: 223).

⁽²⁾ Correspondencia entre el Ministerio de transporte de Liberia y la Dirección General de Aviación Civil del Reino Unido sobre su incapacidad, debido al conflicto civil de Liberia, de seguir ejerciendo un control normativo de las aeronaves matriculadas en Liberia, 28 de agosto de 1996.

⁽³⁾ LFV-S-04-0037

▼B

- (76) Las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil de Suecia cuando surgieron inquietudes respecto de la seguridad de la explotación a cargo de Air Universal Ltd certificada en dicho Estado, como demuestra el hecho de que no hayan respondido a la correspondencia de ese Estado miembro.
- (77) La autorización de explotación o el permiso técnico de toda compañía supervisada por Sierra Leona han sido rechazados o revocados previamente por el Reino Unido.
- (78) Aunque el certificado de operador aéreo de Air Universal Ltd fue expedido por Sierra Leona, se ha acreditado que esa línea aérea tiene su centro de actividad principal en Jordania, contrariamente a lo establecido en el anexo 6 del Convenio de Chicago.
- (79) Las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa de Air Universal Ltd no han supervisado adecuadamente esta compañía aérea de conformidad con las obligaciones que impone el Convenio de Chicago.
- (80) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Air Universal Ltd no cumple las normas de seguridad pertinentes.
- (81) Hay pruebas fehacientes de que las compañías aéreas certificadas en Sierra Leona incurren en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por tres Estados miembros, el Reino Unido, Malta y Suecia, durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾.
- (82) Las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa no cooperaron plenamente con las autoridades de aviación civil de Suecia y Malta cuando surgieron inquietudes respecto de la seguridad de la explotación a cargo de Air Universal Ltd certificada en dicho Estado, como demuestra el hecho de que no hayan respondido a la correspondencia de ese Estado miembro.
- (83) Las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa no han demostrado la suficiente capacidad para ejecutar y aplicar las normas de seguridad pertinentes de conformidad con las obligaciones que les incumben en virtud del Convenio de Chicago. Sierra Leona carece de un sistema adecuado para supervisión de sus operadores y aeronaves, y no posee la capacidad ni los recursos técnicos para el desempeño de esas tareas. Varios operadores en posesión de un certificado de operador aéreo expedido por Sierra Leona no tenían su centro de actividad principal en Sierra Leona, contrariamente a lo prescrito en el anexo 6 del Convenio de Chicago.

⁽¹⁾ CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

▼B

- (84) El plan de acción correctiva presentado por Sierra Leona se considera inadecuado (o insuficiente) para remediar las graves deficiencias de seguridad detectadas. La autoridad de aviación civil de Sierra Leona ha contratado a una empresa privada, International Aviation Surveyors (IAS), para que realice en su nombre determinadas funciones de supervisión. Sin embargo, las disposiciones concertadas por ambas partes en un memorando de entendimiento ⁽¹⁾ no ofrecen un sistema adecuado de supervisión de las aeronaves matriculadas en Sierra Leona. En particular:
- Las aeronaves/aerolíneas objeto del memorando de entendimiento no tenían su base en Sierra Leona y el personal de IAS no estaba basado en Sierra Leona ni en el país en que tenían su base las líneas aéreas.
 - IAS no parecía disponer de competencias ejecutivas.
 - IAS asumió la responsabilidad de la realización de inspecciones rutinarias de las líneas aéreas afectadas, pero no se especificó el nivel de la actividad inspectora.
 - El memorando de entendimiento confería a IAS una relación contractual con las líneas aéreas interesadas.
 - No parece que el memorando de entendimiento abordara adecuadamente la supervisión de las operaciones de vuelo.
- (85) Las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa de las siguientes compañías aéreas han demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión de seguridad adecuada de las siguientes compañías aéreas: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.
- (86) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que todas las compañías aéreas certificadas en Sierra Leona deben ser objeto de una prohibición de explotación e incluirse en el anexo A.

Compañías aéreas de Suazilandia

- (87) Hay pruebas fehacientes de que Jet Africa, una compañía aérea certificada en Suazilandia, incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por los Países Bajos durante una inspección en pista realizada en el marco del programa SAFA ⁽²⁾.
- (88) Jet Africa no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de los Países Bajos en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como demuestra el hecho de que no haya respondido a la correspondencia de ese Estado miembro.
- (89) No hay pruebas de que Jet Africa haya presentado, en respuesta a la petición de los Países Bajos, un plan de acción correctiva para corregir las graves deficiencias de seguridad detectadas.

⁽¹⁾ Memorandum of Understanding between DCA Sierra Leone and 'FAST International Aviation Surveyors on the inspection, surveillance and provision of regulatory services to extra-regional air operators (IAS/SL DCA MOA 201101).

⁽²⁾ CAA/NL-2004-98

▼B

- (90) Las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa se han mostrado incapaces de aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, según demuestra una auditoría del USOAP realizada en marzo de 1999. El informe de la auditoría ⁽¹⁾ concluía que, en el período auditado, Suazilandia fue incapaz de cumplir satisfactoriamente sus responsabilidades de supervisión de seguridad con respecto a sus aerolíneas y registro de aeronaves. El informe señalaba también que no era posible determinar el número efectivo de aeronaves matriculadas en el registro, pues éste no se tenía adecuadamente al día. Tampoco pudo el equipo de auditoría determinar el número real de licencias de personal expedidas por Suazilandia que conservaban su validez, pues no se mantenían registros de las mismas. No se ha realizado una auditoría de seguimiento del USOAP porque Suazilandia no ha facilitado a la OACI información sobre sus progresos en la aplicación del plan de acción diseñado como respuesta a los resultados de la auditoría.
- (91) Las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa de las siguientes compañías aéreas han demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión de seguridad adecuada de las siguientes compañías: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.
- (92) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que todas las compañías aéreas certificadas en Suazilandia deben ser objeto de una prohibición de explotación e incluirse en el anexo A.

Consideraciones generales relativas a las compañías aéreas incluidas en la lista

- (93) Siempre que no se ponga en peligro la seguridad, se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a todas las compañías aéreas arriba mencionadas si utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se observen las pertinentes normas de seguridad.
- (94) La lista de la Comunidad deberá ser actualizada periódicamente y tan pronto como sea necesario, en función de la evolución de los aspectos de seguridad relativos a las compañías aéreas afectadas y sobre la base de nuevos datos relacionados con las medidas correctoras adoptadas.

Compañías aéreas que no figuran en la lista

- (95) A la vista de las pruebas aportadas por Tuninter y las autoridades de Túnez responsables de su supervisión normativa, y de la correspondiente confirmación por parte de Italia, se considera acreditado que las deficiencias de seguridad observadas por Italia durante dos inspecciones sobre el terreno han sido corregidas por esta compañía aérea.

⁽¹⁾ ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (Mbabane, 9-12 de marzo de 1999).

▼B

- (96) Sobre la base de la información facilitada por Alemania, se considera que ya no existen pruebas fundadas de falta de capacidad o voluntad de las autoridades de Tayikistán responsables de la supervisión normativa de las compañías aéreas certificadas en ese Estado.
- (97) Sobre la base de la información facilitada a Bélgica, según la cual se han resuelto plenamente las deficiencias que condujeron a la prohibición nacional de I.C.T.T.P.W. y South Airlines, se considera que no existen pruebas fundadas de persistencia de deficiencias de seguridad graves en esas compañías aéreas.
- (98) Sobre la base de la información facilitada por Alemania que muestra que las aeronaves concretas que condujeron a la imposición de una restricción de explotación a la compañía Atlant Soyuz ya no forman parte de la flota, se considera que no existen pruebas fundadas de persistencia de deficiencias graves de seguridad en dicha compañía.
- (99) Sobre la base de la información disponible en estos momentos, se considera que no existen pruebas fundadas de deficiencias graves de seguridad sin corregir en Air Mauritanie. No obstante, es necesario valorar con más detenimiento la capacidad de las autoridades de Mauritania responsables de la supervisión normativa de esta compañía aérea. A tal fin, la Comisión, con asistencia de las autoridades de cualesquiera Estados miembros interesados, deberán realizar una evaluación de las autoridades de Mauritania responsables de la supervisión normativa de esa compañía aérea y las empresas bajo su responsabilidad en el plazo de 2 meses.
- (100) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de seguridad aérea.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1***Objeto**

El presente Reglamento establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento de base.

*Artículo 2***Prohibiciones de explotación**

1. Se prohíben en el interior de la Comunidad todas las operaciones de las compañías aéreas que figuran en el anexo A.
2. Las compañías aéreas enumeradas en el anexo B quedan sujetas a restricciones de explotación en el interior de la Comunidad. Las restricciones de explotación consisten en la prohibición de utilizar las aeronaves o tipos de aeronave concretos que se indican en el anexo B.

▼B

Artículo 3

Cumplimiento de la normativa

Los Estados miembros informarán a la Comisión de toda medida que hayan adoptado de conformidad con el artículo 3, apartado 1, del Reglamento de base, con el fin de hacer cumplir, dentro de su territorio, las prohibiciones de explotación de la lista comunitaria con respecto a las compañías aéreas objeto de las mismas.

Artículo 4

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el primer 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.

▼ **M26**

ANEXO A

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>BLUE WING AIRLINES</i>	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
<i>IRAQI AIRWAYS</i>	001	IAW	Iraq
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Islámica de Afganistán
<i>ARIANA AFGHAN AIRLINES</i>	AOC 009	AFG	República Islámica de Afganistán
<i>KAM AIR</i>	AOC 001	KMF	República Islámica de Afganistán
<i>PAMIR AIRLINES</i>	Desconocido	PIR	República Islámica de Afganistán
<i>SAFI AIRWAYS</i>	AOC 181	SFW	República Islámica de Afganistán
Todas las compañías aérea certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto <i>TAAG Angola Airlines</i>, incluida en el anexo B, en particular:			República de Angola
<i>AEROJET</i>	AO 008-01/11	TEJ	República de Angola
<i>AIR GICANGO</i>	009	Desconocido	República de Angola
<i>AIR JET</i>	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
<i>AIR NAVE</i>	017	Desconocido	República de Angola
<i>AIR26</i>	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
<i>ANGOLA AIR SERVICES</i>	006	Desconocido	República de Angola
<i>DIEXIM</i>	007	Desconocido	República de Angola
<i>FLY540</i>	AO 004-01 FLYA	Desconocido	República de Angola
<i>GIRA GLOBO</i>	008	GGL	República de Angola
<i>HELIANG</i>	010	Desconocido	República de Angola
<i>HELIMALONGO</i>	AO 005-01/11	Desconocido	República de Angola
<i>MAVEWA</i>	016	Desconocido	República de Angola

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

▼ **M26**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>SONAIR</i>	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
<i>AERO BENIN</i>	PEA N° 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	AEB	República de Benín
<i>AFRICA AIRWAYS</i>	Desconocido	AFF	República de Benín
<i>ALAFIA JET</i>	PEA N° 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	Desconocido	República de Benín
<i>BENIN GOLF AIR</i>	PEA N° 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República de Benín
<i>BENIN LITTORAL AIRWAYS</i>	PEA N° 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	LTL	República de Benín
<i>COTAIR</i>	PEA N° 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	COB	República de Benín
<i>ROYAL AIR</i>	PEA N° 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
<i>TRANS AIR BENIN</i>	PEA N° 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	TNB	República de Benín
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República del Congo
<i>AERO SERVICE</i>	RAC06-002	RSR	República del Congo
<i>CANADIAN AIRWAYS CONGO</i>	RAC06-012	Desconocido	República del Congo
<i>EMERAUDE</i>	RAC06-008	Desconocido	República del Congo
<i>EQUAFLIGHT SERVICES</i>	RAC 06-003	EKA	República del Congo
<i>EQUAJET</i>	RAC06-007	EKJ	República del Congo
<i>EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.</i>	RAC 06-014	Desconocido	República del Congo
<i>MISTRAL AVIATION</i>	RAC06-011	Desconocido	República del Congo
<i>TRANS AIR CONGO</i>	RAC 06-001	TSG	República del Congo

▼ **M26**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
<i>AIR FAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 0112/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 0053/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 0056/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 00625/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 0028/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 0064/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 0050/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>CONGO AIRWAYS</i>	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>DAKOTA SPRL</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 071/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>GOMAIR</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 011/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>KIN AVIA</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>KORONGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 001/2011	KGO	República Democrática del Congo (RDC)
<i>MALU AVIATION</i>	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>MANGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 009/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>SERVE AIR</i>	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>SERVICES AIR</i>	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>SWALA AVIATION</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

▼ M26

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>TRANSAIR CARGO SERVICES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<i>WILL AIRLIFT</i>	409/CAB/MIN/ TVC/ 0247/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
<i>CRONOS AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
<i>PUNTO AZUL</i>	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
<i>TANGO AIRWAYS</i>	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC N° 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC N° 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Gabonesa responsables de la supervisión normativa, excepto <i>Afrijet</i> y <i>SN2AG</i>, incluidas en el anexo B, en particular:			República Gabonesa
<i>AFRIC AVIATION</i>	010/MTAC/ANAC-G/ DSA	EKG	República Gabonesa
<i>ALLEGIANCE AIR TOURIST</i>	007/MTAC/ANAC-G/ DSA	LGE	República Gabonesa
<i>NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)</i>	008/MTAC/ANAC-G/ DSA	NRG	República Gabonesa
<i>SKY GABON</i>	009/MTAC/ANAC-G/ DSA	SKG	República Gabonesa
<i>SOLENTA AVIATION GABON</i>	006/MTAC/ANAC-G/ DSA	SVG	República Gabonesa

▼ **M26**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>TROPICAL AIR-GABON</i>	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antar-benua e Indonesia Air Asia, en particular:			República de Indonesia
<i>AIR BORN INDONESIA</i>	135-055	Desconocido	República de Indonesia
<i>AIR PACIFIC UTAMA</i>	135-020	Desconocido	República de Indonesia
<i>ALDA TRANS PAPUA</i>	135-056	Desconocido	República de Indonesia
<i>ALFA TRANS DIRGANTATA</i>	135-012	Desconocido	República de Indonesia
<i>ANGKASA SUPER SERVICES</i>	135-050	LBZ	República de Indonesia
<i>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	República de Indonesia
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	121-043	Desconocido	República de Indonesia
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	República de Indonesia
<i>BATIK AIR</i>	121-050	BTK	República de Indonesia
<i>CITILINK INDONESIA</i>	121-046	CTV	República de Indonesia
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Desconocido	República de Indonesia
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	República de Indonesia
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	República de Indonesia
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	República de Indonesia
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	República de Indonesia
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Desconocido	República de Indonesia
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Desconocido	República de Indonesia
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Desconocido	República de Indonesia
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Desconocido	República de Indonesia
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	República de Indonesia
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Desconocido	República de Indonesia

▼ **M26**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Desconocido	República de Indonesia
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	República de Indonesia
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Desconocido	República de Indonesia
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	República de Indonesia
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	República de Indonesia
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	República de Indonesia
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	República de Indonesia
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Desconocido	República de Indonesia
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	República de Indonesia
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	República de Indonesia
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Desconocido	República de Indonesia
<i>MATTHEW AIR NUSANTARA</i>	135-048	Desconocido	República de Indonesia
<i>MIMIKA AIR</i>	135-007	Desconocido	República de Indonesia
<i>MY INDO AIRLINES</i>	121-042	Desconocido	República de Indonesia
<i>NAM AIR</i>	121-058	Desconocido	República de Indonesia
<i>NATIONAL UTILITY HELICOPTER</i>	135-011	Desconocido	República de Indonesia
<i>NUSANTARA AIR CHARTER</i>	121-022	SJK	República de Indonesia
<i>PEGASUS AIR SERVICES</i>	135-036	Desconocido	República de Indonesia
<i>PELITA AIR SERVICE</i>	121-008	PAS	República de Indonesia
<i>PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA</i>	135-026	Desconocido	República de Indonesia

▼ **M26**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>PURA WISATA BARUNA</i>	135-025	Desconocido	República de Indonesia
<i>RIAU AIRLINES</i>	121-016	RIU	República de Indonesia
<i>SAYAP GARUDA INDAH</i>	135-004	Desconocido	República de Indonesia
<i>SMAC</i>	135-015	SMC	República de Indonesia
<i>SRIWIJAYA AIR</i>	121-035	SJY	República de Indonesia
<i>SURYA AIR</i>	135-046	Desconocido	República de Indonesia
<i>TRANSNUSA AVIATION MANDIRI</i>	121-048	TNU	República de Indonesia
<i>TRANSWISATA PRIMA AVIATION</i>	135-021	TWT	República de Indonesia
<i>TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE</i>	121-038	XAR	República de Indonesia
<i>TRAVIRA UTAMA</i>	135-009	TVV	República de Indonesia
<i>TRI MG INTRA ASIA AIRLINES</i>	121-018	TMG	República de Indonesia
<i>TRIGANA AIR SERVICE</i>	121-006	TGN	República de Indonesia
<i>UNINDO</i>	135-040	Desconocido	República de Indonesia
<i>WESTSTAR AVIATION INDONESIA</i>	135-059	Desconocido	República de Indonesia
<i>WING ABADI AIRLINES</i>	121-012	WON	República de Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kazajistán responsables de la supervisión normativa, excepto <i>Air Astana</i>, en particular:			República de Kazajistán
<i>AIR ALMATY</i>	AK-0483-13	LMY	República de Kazajistán
<i>ATMA AIRLINES</i>	AK-0469-12	AMA	República de Kazajistán
<i>AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR</i>	AK-0467-12	SAP	República de Kazajistán
<i>BEK AIR</i>	AK-0463-12	BEK	República de Kazajistán
<i>BEYBARS AIRCOMPANY</i>	AK-0473-13	BBS	República de Kazajistán
<i>BURUNDAYAVIA AIRLINES</i>	KZ-01/001	BRY	República de Kazajistán

▼ **M26**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>COMLUX-KZ</i>	KZ-01/002	KAZ	República de Kazajistán
<i>EAST WING</i>	KZ-01/007	EWZ	República de Kazajistán
<i>EURO-ASIA AIR</i>	AK-0472-13	EAK	República de Kazajistán
<i>FLY JET KZ</i>	AK-0477-13	FJK	República de Kazajistán
<i>INVESTAVIA</i>	AK-0479-13	TLG	República de Kazajistán
<i>IRTYSH AIR</i>	AK-0468-13	MZA	República de Kazajistán
<i>JET AIRLINES</i>	KZ-01/003	SOZ	República de Kazajistán
<i>KAZAIR JET</i>	AK-0474-13	KEJ	República de Kazajistán
<i>KAZAIRTRANS AIRLINE</i>	AK-0466-12	KUY	República de Kazajistán
<i>KAZAVIASPAS</i>	AK-0484-13	KZS	República de Kazajistán
<i>PRIME AVIATION</i>	AK-0478-13	PKZ	República de Kazajistán
<i>SCAT</i>	KZ-01/004	VSV	República de Kazajistán
<i>ZHETYSU AIRCOMPANY</i>	AK-0470-12	JTU	República de Kazajistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
<i>AIR BISHKEK (antiguamente EASTOK AVIA)</i>	15	EAA	República Kirguisa
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	República Kirguisa
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	República Kirguisa
<i>CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)</i>	13	CBK	República Kirguisa
<i>HELI SKY</i>	47	HAC	República Kirguisa
<i>AIR KYRGYZSTAN</i>	03	LYN	República Kirguisa
<i>MANAS AIRWAYS</i>	42	BAM	República Kirguisa
<i>S GROUP INTERNATIONAL (antiguamente S GROUP AVIATION)</i>	45	IND	República Kirguisa
<i>SKY BISHKEK</i>	43	BIS	República Kirguisa
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	República Kirguisa

▼ **M26**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>SKY WAY AIR</i>	39	SAB	República Kirguisa
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	República Kirguisa
<i>VALOR AIR</i>	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 de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Libia
<i>AFRIQIYAH AIRWAYS</i>	007/01	AAW	Libia
<i>AIR LIBYA</i>	004/01	TLR	Libia
<i>BURAQ AIR</i>	002/01	BRQ	Libia
<i>GHADAMES AIR TRANSPORT</i>	012/05	GHT	Libia
<i>GLOBAL AVIATION AND SERVICES</i>	008/05	GAK	Libia
<i>LIBYAN AIRLINES</i>	001/01	LAA	Libia
<i>PETRO AIR</i>	025/08	PEO	Libia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Mozambique responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Mozambique
<i>AMBASSADOR LDA</i>	MOZ-21	Desconocido	República de Mozambique
<i>CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-07	Desconocido	República de Mozambique
<i>COA — COASTAL AVIATION</i>	MOZ-15	Desconocido	República de Mozambique
<i>CPY — CROPSPRAYERS</i>	MOZ-06	Desconocido	República de Mozambique
<i>CRA — CR AVIATION LDA</i>	MOZ-14	Desconocido	República de Mozambique
<i>ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-04	Desconocido	República de Mozambique
<i>EVERETT AVIATION LDA</i>	MOZ-18	Desconocido	República de Mozambique
<i>HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA</i>	MOZ-11	Desconocido	República de Mozambique

▼ **M26**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA</i>	MOZ-19	Desconocido	República de Mozambique
<i>KAY — KAYA AIRLINES, LDA</i>	MOZ-09	KYY	República de Mozambique
<i>LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.</i>	MOZ-01	LAM	República de Mozambique
<i>MAKOND, LDA</i>	MOZ-20	Desconocido	República de Mozambique
<i>MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX</i>	MOZ-02	MXE	República de Mozambique
<i>OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA</i>	MOZ-17	Desconocido	República de Mozambique
<i>SAF — SAFARI AIR LDA</i>	MOZ-12	Desconocido	República de Mozambique
<i>SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA</i>	MOZ-10	Desconocido	República de Mozambique
<i>TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-16	TTA	República de Mozambique
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Nepal
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Desconocido	República de Nepal
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Desconocido	República de Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	República de Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Desconocido	República de Nepal
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Desconocido	República de Nepal
<i>HIMALAYA AIRLINES</i>	084/2015	Desconocido	República de Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Desconocido	República de Nepal
<i>MANANG AIR PVT LTD</i>	082/2014	Desconocido	República de Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Desconocido	República de Nepal
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	Desconocido	República de Nepal
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	República de Nepal
<i>SAURYA AIRLINES</i>	083/2014	Desconocido	República de Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	República de Nepal

▼ **M26**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Desconocido	República de Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	República de Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Desconocido	República de Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Desconocido	República de Nepal
<i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i>	037/2004	NYT	República de Nepal
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
<i>AIR RUM, LTD</i>	DESCONOCIDO	RUM	Sierra Leona
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	DESCONOCIDO	DTY	Sierra Leona
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	DESCONOCIDO	ORJ	Sierra Leona
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	DESCONOCIDO	PRR	Sierra Leona
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	DESCONOCIDO	SVT	Sierra Leona
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Sudán
<i>ALFA AIRLINES</i>	54	AAJ	República de Sudán
<i>ALMAJAL AVIATION SERVICE</i>	15	MGG	República de Sudán
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	República de Sudán

▼ **M26**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
<i>BENTIU AIR TRANSPORT</i>	29	BNT	República de Sudán
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	República de Sudán
<i>DOVE AIRLINES</i>	52	DOV	República de Sudán
<i>ELIDINER AVIATION</i>	8	DND	República de Sudán
<i>FOURTY EIGHT AVIATION</i>	53	WHB	República de Sudán
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Desconocido	República de Sudán
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	República de Sudán
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	República de Sudán
<i>KUSH AVIATION</i>	60	KUH	República de Sudán
<i>MARSLAND COMPANY</i>	40	MSL	República de Sudán
<i>MID AIRLINES</i>	25	NYL	República de Sudán
<i>NOVA AIRLINES</i>	46	NOV	República de Sudán
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	1	SUD	República de Sudán
<i>SUN AIR COMPANY</i>	51	SNR	República de Sudán
<i>TARCO AIRLINES</i>	56	TRQ	República de Sudán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Zambia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Zambia
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

▼ **M26**

ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
<i>TAAG ANGOLA AIRLINES</i>	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: 6 aeronaves de tipo Boeing B777 y 4 aeronaves de tipo Boeing B737-700.	Toda la flota salvo: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	República de Angola
<i>AIR SERVICE COMORES</i>	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336).	Comoras
<i>AFRIJET BUSINESS SERVICE</i> ⁽¹⁾	002/ MTAC/ ANAC-G/DSA	ABS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50, 2 aeronaves de tipo Falcon 900.	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	República Gabonesa
<i>NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)</i>	003/ MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Challenger CL-601, 1 aeronave de tipo HS-125-800.	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG	República Gabonesa; República de Sudáfrica
<i>IRAN AIR</i> ⁽²⁾	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: 10 aeronaves de tipo Airbus A300 y 2 aeronaves de tipo Airbus A310.	Toda la flota salvo: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	República Islámica de Irán

⁽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.

▼ **M26**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
<i>AIR KORYO</i>	GAC-AOC/KOR-01	KOR	República Popular Democrática de Corea	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633.	República Popular Democrática de Corea
<i>AIR MADAGASCAR</i>	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo Boeing B737, aeronaves de tipo ATR 72/42 y 3 aeronaves de tipo DHC 6-300.	Toda la flota salvo: aeronaves de la flota de Boeing B737, mencionadas en el AOC, aeronaves de la flota ATR 72/42, mencionadas en el AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	República de Madagascar

(¹) Solo se permite a Afrijet utilizar las aeronaves especificadas para su nivel actual de operaciones en la Unión.

(²) 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.