

**REGLAMENTO (CE) N° 331/2008 DE LA COMISIÓN**

**de 11 de abril de 2008**

**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 DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad 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 <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, 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 <sup>(2)</sup>.
- (2) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, algunos Estados miembros transmitieron a la Comisión la información pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. Algunos terceros países también comunicaron información pertinente. Sobre esta base, procede actualizar la lista comunitaria.
- (3) La Comisión informó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o, de no haber sido esto posible, a través de las autoridades responsables de la supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales en los que podría basarse la decisión de imponerles una prohibición de explotación dentro de la Comunidad o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación impuesta a una compañía aérea incluida en la lista comunitaria.
- (4) La Comisión dio a las compañías aéreas afectadas la oportunidad de consultar los documentos facilitados por los Estados miembros, de comunicar por escrito

sus observaciones y de hacer una presentación oral en un plazo de diez días hábiles ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea, instaurado en virtud del Reglamento (CEE) n° 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 <sup>(3)</sup>.

- (5) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de las compañías aéreas afectadas han sido consultadas por la Comisión, así como por algunos Estados miembros en determinados casos.
- (6) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consecuencia.

**Compañías aéreas autorizadas en Ucrania**

*Albatross Avia Ltd*

- (7) Francia notificó a la Comisión que había impuesto una prohibición inmediata de explotación aplicable a todas las operaciones de la compañía aérea Albatross Avia Ltd, certificada en Ucrania, debido a que se trata en realidad de la compañía ucraniana Volare, sobre la que ya pesa una prohibición de explotación <sup>(4)</sup>. Francia ha presentado también a la Comisión una petición de actualización de la lista comunitaria, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 2111/2005 y del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 473/2006.
- (8) La compañía aérea en cuestión no ha presentado ninguna prueba adecuada para disipar las dudas planteadas por Francia.
- (9) Tras entablar consultas con la Comisión y con algunos Estados miembros, las autoridades competentes de Ucrania presentaron a la Comisión una decisión según la cual revocaban el certificado de operador aéreo de la compañía. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, no es necesario emprender acciones suplementarias en relación con Albatross Avia Ltd.

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

<sup>(2)</sup> DO L 84 de 23.3.2006, p. 14. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1400/2007 (DO L 311 de 29.11.2007, p. 12).

<sup>(3)</sup> DO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

<sup>(4)</sup> Reglamento (CE) n° 787/2007 de la Comisión, de 4 de julio de 2007 (DO L 175 de 5.7.2007, p. 10).

(10) No obstante, la Comisión expresa su preocupación por que las autoridades competentes de Ucrania hayan expedido un certificado de operador aéreo a una compañía aérea a la que, en principio, ya se había impuesto una prohibición de explotación. Si una situación de ese tipo se repitiera, se consideraría como prueba de que las autoridades ucranianas no cumplen los criterios comunes que figuran en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005.

*Ukraine Cargo Airways*

(11) Hay pruebas fehacientes de graves deficiencias de seguridad de la compañía Ukraine Cargo Airways, certificada en Ucrania, que afectan a todos los tipos de aeronave. Dichas deficiencias han sido detectadas por Austria, Hungría, Francia, Alemania, Italia, Letonia, Luxemburgo, Rumanía, Polonia, España y los Países Bajos <sup>(1)</sup> durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* — evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras).

(12) Austria comunicó a la Comisión que había impuesto una prohibición inmediata de explotación a la aeronave de tipo AN-12 de Ukraine Cargo Airways que operaba ahora en Austria, habida cuenta de los criterios comunes, en el marco del artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 2111/2005, y presentó a la Comisión una petición de actualización de la lista comunitaria de acuerdo con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 2111/2005 y del Reglamento (CE) nº 473/2006.

(13) Las razones de Austria para imponer dicha medida son las siguientes: a) graves deficiencias en seguridad por parte de la compañía aérea demostradas en virtud de informes que revelan deficiencias graves en materia de seguridad y la incapacidad persistente por parte de la compañía para tratar las deficiencias detectadas en inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA, anunciadas previamente a la compañía; b) incapacidad de la compañía para corregir las deficiencias de seguridad debido a la aplicación de medidas correctoras inadecuadas e insuficientes, presentadas en respuesta a las deficiencias de seguridad detectadas; c) falta de capacidad y de voluntad, por parte de las autoridades responsables de la supervisión de la compañía aérea, para corregir las deficiencias de seguridad demostradas por su falta de cooperación con las autoridades competentes de Austria que realizaron las inspecciones en pista y por su habilidad insuficiente para aplicar y hacer ejecutar las normas de seguridad pertinentes.

(14) Las deficiencias de seguridad detectadas por Austria y otros Estados miembros en aeronaves de tipo AN-12, AN-26 y IL-76 se referían a los mismos aspectos. Ade-

más, dichas deficiencias siguieron produciéndose durante el periodo en cuestión, lo que demuestra el carácter sistémico de las deficiencias.

(15) Con ocasión de consultas celebradas entre la Comisión y algunos Estados miembros, Ukraine Cargo Airways presentó un plan de medidas correctoras que, de acuerdo con la compañía aérea, corrige todas las deficiencias de seguridad en mantenimiento, ingeniería y operaciones detectadas en los tres tipos de aeronave con los que la compañía ha estado operando en la Comunidad. No obstante, durante dichas consultas, la compañía no fue capaz de demostrar que las medidas correctoras propuestas eran las adecuadas. Por ejemplo, la compañía no pudo demostrar que las medidas correctoras propuestas eran apropiadas en lo que respecta a la disciplina de explotación y no consiguió explicar cómo las inspecciones de la aeronave utilizada por la compañía aérea para volar a la Comunidad todavía acusaban las mismas deficiencias que antes de que Austria prohibiera su explotación, a pesar de que varias medidas del plan de acción propuesto se habían realizado ya en los ámbitos de explotación de todos los tipos de aeronave utilizados por dicha compañía.

(16) Durante las mismas consultas, las autoridades competentes de *Ucrania* presentaron información sobre su decisión de restringir los certificados de operador aéreo de la compañía para retirar la aeronave AN-12 con marcas de matrícula UR-UCK, UR-UDD y UR-UCN, con las cuales Ukraine Cargo Airways había estado operando en Austria y otros Estados miembros, y para llevarlas a mantenimiento, así como mediante la prohibición de la explotación de la aeronave IL-76 con marcas de matrícula UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ, UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW y UR-UCX hasta el 19 de noviembre de 2008. La compañía operó en la Comunidad con algunas de esas aeronaves (UR-UCA, UR-UCO y UR-UCU). Además, las autoridades ucranianas confirmaron que habían aprobado el plan de medidas correctoras de la compañía y se comprometieron a comprobar que Ukraine Cargo Airways aplicaba las medidas correctoras antes de autorizar a la compañía a reanudar las operaciones en la Comunidad con la aeronave AN-12.

(17) La Comisión toma nota de las medidas adoptadas por las autoridades competentes de Ucrania en relación con las aeronaves AN-12 y IL-76. No obstante, considera que la aplicación de medidas correctoras no corrigió la naturaleza sistémica de las deficiencias detectadas que afectan a todos los tipos de aeronaves usadas hasta ahora por la compañía en sus operaciones en la Comunidad. Por otra parte, la Comisión considera que los resultados de las inspecciones en pista <sup>(2)</sup>, llevadas a cabo en la aeronave de tipo AN-26 tras las consultas celebradas con la compañía y las autoridades responsables y una vez que la compañía empezara a aplicar las medidas correctoras bajo la supervisión de sus autoridades, demuestran que dichas medidas no proporcionan la resolución adecuada de las deficiencias de seguridad comprobadas en ese tipo de aeronave o en ningún otro tipo de aeronave explotada por dicha compañía en la Comunidad.

<sup>(1)</sup> Informes SAFA: ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGCATR-2007-374; LBA/D-2008-95; LBA/D-2008-117; LBA/D-2008-121; CAO-2007-57; LBA/D-2007-292; MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29; LBA/D-2008-114; LBA/D-2008-120; CAA-NL-2007-137; ENAC-IT-2006-389; LBA/D-2006-684; RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322; ENAC-IT-2007-432; RCAARO-2006-38; RCAARO-2007-58.

<sup>(2)</sup> LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120.

- (18) El 1 de abril de 2008, la compañía aérea presentó documentación en la que se incluía un plan de medidas correctoras revisado que incorporaba las modificaciones solicitadas por las autoridades competentes de Ucrania tras una auditoría efectuada a la compañía. Ésta también tuvo la oportunidad el 2 de abril de hacer presentaciones ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea; no obstante, no pudo demostrar que las medidas revisadas propuestas eran apropiadas en lo que respecta a la disciplina de explotación y no consiguió explicar cómo aportarían dichas medidas soluciones sostenibles a todas las deficiencias de seguridad detectadas anteriormente. Por consiguiente, es necesario examinar con más profundidad dicha documentación para comprobar si se han subsanado convenientemente las deficiencias de seguridad antes detectadas.
- (19) Hasta tanto no finalice la realización de ese examen, y a falta de medidas correctoras capaces de evitar inmediatamente el carácter recurrente de las deficiencias sistémicas en materia de seguridad, la Comisión estima que no debe autorizarse a la compañía aérea a operar en la Comunidad hasta que se compruebe que se han puesto en marcha las medidas adecuadas para garantizar que en la explotación de cualquier aeronave utilizada por Ukraine Cargo Airways se cumplen las normas de seguridad pertinentes.
- (20) Sobre la base de los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera que Ukraine Cargo Airways no cumple las normas de seguridad pertinentes. Esta compañía aérea debe ser objeto de una prohibición total de explotación y, por consiguiente, incluirse en el anexo A.

### Supervisión general de seguridad

- (21) La Comisión considera que es preciso reforzar el ejercicio general de la supervisión de la seguridad y, en particular, la aplicación y el cumplimiento de las normas de seguridad pertinentes por parte de las autoridades competentes de Ucrania con el fin de garantizar que las compañías aéreas aplican medidas correctoras sostenibles bajo su control normativo. Las autoridades competentes de Ucrania deben solucionar urgentemente el aumento del número de compañías aéreas a las que determinados Estados miembros imponen medidas excepcionales y que, posteriormente, se incluyen en el anexo A. Por consiguiente, se solicita a dichas autoridades que presenten un plan de medidas para mejorar el ejercicio de supervisión de la seguridad de los operadores sometidos a su control normativo y de las aeronaves matriculadas en Ucrania que se utilizan en operaciones con destino a la Comunidad. La Comisión vigilará estrechamente la aplicación de esas medidas, incluidas las contempladas en los considerandos 15 y 18, con el fin de presentar un proyecto de medidas adecuadas en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.
- Cubana de Aviación SA*
- (22) Hay pruebas fehacientes de que Cubana de Aviación está incumpliendo normas de seguridad específicas establecidas por el Convenio de Chicago. Dichas deficiencias fueron detectadas por el Reino Unido durante una inspección en pista realizada en el marco del programa SAFA <sup>(1)</sup>.
- (23) El Reino Unido notificó a la Comisión que había impuesto una prohibición inmediata de explotación a la aeronave de tipo Ilyushin IL-62, con marcas de matrícula CU-T1283 y CU-T1284 de Cubana de Aviación teniendo en cuenta los criterios comunes, en el marco del artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 2111/2005. Dicha aeronave no está equipada actualmente con el sistema EGPWS (sistema avanzado de alerta en caso de aproximación al suelo), necesario para poder operar en la Comunidad, conforme al anexo 6 del Convenio de Chicago.
- (24) Tras entablar consultas con la Comisión y con algunos Estados miembros, las autoridades competentes de la República de Cuba adoptaron la decisión de limitar los certificados de operador aéreo de Cubana de Aviación para excluir la aeronave IL-62 de todas las operaciones de la compañía en la Comunidad hasta que el sistema EGPWS se instale en dicha aeronave. Así pues, las autoridades cubanas emprendieron medidas para garantizar la instalación de EGPWS antes del 15 de junio de 2008 en todas las aeronaves de esa compañía que operen en la Comunidad. Por último, las autoridades competentes de la República de Cuba se comprometieron a comprobar que todas las deficiencias de seguridad detectadas, incluida la instalación de EGPWS, son corregidas con eficacia por Cubana de Aviación antes de esa fecha y a transmitir los resultados de dicha comprobación a la Comisión antes de que dicha compañía aérea pueda reanudar sus operaciones en la Comunidad con la aeronave de tipo IL-62.
- (25) Sobre la base de los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005 y a la vista de las medidas adoptadas por las autoridades competentes de la República de Cuba, se estima que no es necesario emprender ninguna medida más. La Comisión informará a los Estados miembros sobre la ejecución de las medidas correctoras en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea. No obstante, en caso de que las medidas se considerasen insatisfactorias, la Comisión presentará un proyecto de medidas adecuadas al Comité.
- Islands Development Company*
- (26) Hay pruebas fehacientes de que la aeronave de tipo Beech 1900, con marca de matrícula S7-IDC de la compañía aérea Islands Development Company autorizada en las Islas Seychelles, no está equipada con EGPWS (sistema avanzado de alerta en caso de aproximación al suelo), necesario para poder operar en la Comunidad, conforme al anexo 6 del Convenio de Chicago. Además, no se han podido presentar los documentos certificados que el Convenio de Chicago exige que se lleven a bordo. Dichas deficiencias fueron detectadas por Francia al realizar una inspección en pista en el marco del programa SAFA <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> CAA-UK-2008-8.

<sup>(2)</sup> DGAC/F-2008-152.

(27) Francia comunicó a la Comisión que había impuesto una prohibición inmediata de explotación a la citada aeronave de dicha compañía, habida cuenta de los criterios comunes, en el marco del artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, y presentó a la Comisión una petición de actualización de la lista comunitaria de acuerdo con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, y con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 473/2006.

(28) Mediante carta de 11 de marzo de 2008, la autoridad de aviación civil de Seychelles confirmó que la compañía aérea Island Development Company con licencia en ese país había emprendido medidas para instalar el sistema EGPWS en su aeronave Beech 1900D con marca de matrícula S7-IDC. El EGPWS fue encargado e instalado el 26 de marzo de 2008. Durante una reunión con la Comisión celebrada el 31 de marzo de 2008, la compañía aérea entregó una confirmación certificada de esa instalación. Además, las autoridades competentes de Seychelles confirmaron que desde el 27 de febrero de 2008 en adelante se llevan a bordo copias certificadas de los documentos exigidos.

(29) Sobre la base de los criterios comunes, se concluye que la compañía Islands Development Company ha tomado todas las medidas necesarias para cumplir las normas de seguridad pertinentes y, por tanto, no debe incluirse en el anexo A.

#### *Hewa Bora Airways*

(30) Hewa Bora Airways ya no opera en la Comunidad, bajo la supervisión de las autoridades competentes de Bélgica, su aeronave de tipo Boeing B767-266ER, cons. N° 23 178, con marca de matrícula 9Q-CJD, que figura en el anexo B. Habida cuenta de que ya no puede garantizarse la aplicación del régimen provisional de inspecciones en pista y vigilancia de esta aeronave, las operaciones con ella también deben prohibirse.

(31) Por consiguiente, la compañía aérea debe ser sometida a una prohibición de todas sus operaciones, y transferida del anexo B al anexo A.

#### *TAAG Angola Airlines*

(32) Por invitación de las autoridades competentes de Angola y de la compañía aérea TAAG Angola Airlines, un equipo de expertos de la Comisión y de los Estados miembros efectuó una visita de información a Angola del 18 al 22 de febrero de 2008. Durante esta visita la compañía aérea presentó una situación actualizada de su plan de medidas correctoras y preventivas, cuya finalidad es restablecer el cumplimiento de las normas de la OACI. El informe del equipo reveló que TAAG Angola Airlines había realizado grandes progresos en la aplicación de su plan de medidas y, en conjunto, se puede considerar

que se llevaron a cabo más del 50 % de las medidas. En particular, se corrigieron en gran medida las observaciones relacionadas con las operaciones de vuelo y de suelo. Se pidió a la compañía aérea que continuase sus esfuerzos hasta la realización completa de su plan de medidas. Por otra parte, el equipo observó que la compañía aérea cumplió la primera etapa de una nueva certificación total realizada por las autoridades competentes de Angola.

(33) El equipo señaló también la existencia continua de significativas deficiencias en materia de aeronavegabilidad continuada y mantenimiento, que se comunicaron a TAAG Angola Airlines y a las autoridades angoleñas, y estimó que debían corregirse adecuadamente antes de modificar la prohibición de explotación impuesta a la compañía.

(34) El equipo también evaluó el plan de medidas correctoras propuestas por las autoridades competentes de Angola (INAVIC, Instituto nacional de aviación civil) cuya finalidad es mejorar el ejercicio de la supervisión de la seguridad de TAAG Angola Airlines junto con todas las compañías que dependen de su control normativo. Con ese fin, el equipo también evaluó el grado de cumplimiento por parte del INAVIC de las normas de la OACI aplicables sobre la base de los resultados de la auditoría del USOAP de la OACI de noviembre de 2007. El informe del equipo pone de manifiesto que el 16 de enero de 2008 se publicó una nueva ley de aviación civil y que el INAVIC está avanzando hacia el establecimiento de una autoridad de aviación civil independiente y bien estructurada. No obstante, el equipo señaló que las nuevas disposiciones de la ley de aviación civil y las normas de explotación específicas correspondientes no se habían aplicado todavía y que actualmente todas las compañías aéreas de Angola disponen de certificados de operador aéreo, lo que supone un incumplimiento del anexo 6 del Convenio de Chicago. Se invitó al INAVIC a continuar reestructurando su organización, a avanzar lo más rápidamente posible en el desarrollo de sus capacidades, así como a seguir con determinación con el proceso de nueva certificación de las compañías aéreas para demostrar el cumplimiento de las normas angoleñas y las normas de la OACI aplicables, y a comunicar los resultados a su debido tiempo a la Comisión.

(35) La Comisión reconoce el esfuerzo realizado por TAAG Angola Airlines y por el INAVIC para aplicar todas las medidas necesarias al cumplimiento de las normas de seguridad pertinentes. No obstante, la Comisión considera prematuro por el momento tomar la decisión de retirar a TAAG Angola Airlines de la lista comunitaria por cuanto todavía existen significativas deficiencias de seguridad que deben subsanar tanto la compañía como las autoridades competentes. Por otra parte, el proceso de nueva certificación de TAAG Angola Airlines, así como del resto de las compañías aéreas, se encuentra todavía en fase de realización. La Comisión señala que, para que finalice el proceso de nueva certificación dentro del plazo previsto indicado por las autoridades competentes de Angola, es necesario incrementar considerablemente los recursos humanos y financieros.

- (36) La Comisión considera que el cumplimiento de las normas obligatorias de la OACI y de las prácticas recomendadas y, en particular, el ejercicio de la supervisión por parte de las autoridades competentes de Angola, depende también de los medios financieros a su disposición. La Comisión aguardará los informes de TAAG Angola Airlines y el INAVIC sobre los progresos logrados en el momento oportuno.

*Mahan Air*

- (37) El 14 de diciembre de 2007 y el 12 de marzo de 2008, la Comisión y algunos Estados miembros mantuvieron consultas con Mahan Air y las autoridades competentes de la República Islámica de Irán que versaron sobre la comprobación por parte de dichas autoridades de la aplicación progresiva de medidas correctoras por la citada compañía aérea. Durante las consultas del 14 de diciembre de 2007, la Comisión solicitó que le fuera enviada, antes del final de febrero de 2008, toda la documentación relacionada con los avances en la aplicación de las medidas correctoras por parte de Mahan Air.
- (38) En las consultas del 12 de marzo de 2008, las autoridades competentes de la República Islámica de Irán manifestaron que habían inspeccionado la compañía aérea Mahan Air y que todas las deficiencias de seguridad habían sido subsanadas, para su satisfacción. No obstante, ni la compañía aérea ni las autoridades iraníes presentaron documentación que facilitara pruebas sobre la aplicación de medidas correctoras con objeto de demostrar la adecuación de dichas medidas para aportar soluciones sostenibles y garantizar el cumplimiento real del plan de medidas correctoras, presentado en septiembre y noviembre de 2007.
- (39) El 26 de marzo de 2008, las autoridades competentes de la República Islámica de Irán presentaron a la Comisión documentación sobre informes detallados de los progresos y material relacionado con la aplicación de medidas correctoras por parte de Mahan Air tras una auditoría efectuada a la compañía. La Comisión tiene la intención de examinar la documentación presentada para comprobar si se han subsanado convenientemente las deficiencias de seguridad antes detectadas.
- (40) Hasta que se realice ese examen, la Comisión considera que en la actualidad no hay pruebas suficientes que demuestren que la compañía aérea ha aplicado las medidas correctoras para eliminar las deficiencias que motivaron su inclusión en la lista comunitaria.
- (41) Sobre la base de los criterios comunes, se considera que, actualmente, no se ha comprobado que Mahan Air haya tomado todas las medidas necesarias para ajustarse a las normas de seguridad pertinentes y que, por lo tanto, todavía no puede ser retirada del anexo A. La Comisión continuará cooperando con las autoridades competentes de la República Islámica de Irán para controlar la aplicación por parte de Mahan Airlines de las medidas correctoras y garantizar que se aportan soluciones sostenibles a largo plazo. Para ello, la Comisión pretende realizar una visita en los próximos meses.

**Compañías aéreas de la Federación de Rusia**

- (42) Tal como se indica en el Reglamento (CE) n° 1400/2007, en virtud de una decisión de las autoridades competentes de la Federación de Rusia de 26 de noviembre de 2007, algunas compañías aéreas con licencia de dichas autoridades tienen autorización para operar en la Comunidad únicamente con equipos específicos. Se trata de las siguientes compañías y aeronaves: Krasnoyarsk Airlines: aeronaves Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: aeronaves Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: aeronave Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant-Soyuz: aeronaves Boeing B-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740); UTAir: aeronaves ATR-42 (VP-BCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808); Kavminvodyavia: aeronaves Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: aeronave Yak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: aeronaves Tu-154M (RA-85700/85794) y B-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: aeronave Tu-204 (RA-64018/64020). Además, de conformidad con la citada decisión, algunas compañías aéreas no están autorizadas a operar en la Comunidad con determinadas aeronaves; se trata de las siguientes compañías y aeronaves: Orenburg Airlines: aeronaves Tu-154 (RA-85768) y B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan: aeronaves Tu-154 (RA 85101 y RA-85109); Air Company Sibir: aeronave B-737-400 (VP-BTA); y Rossija: aeronaves Tu-154 (RA-85753 y RA-85835).
- (43) El 26 de marzo de 2008, las autoridades competentes de la Federación de Rusia comunicaron a la Comisión su intención de modificar su decisión de 26 de noviembre de 2007 en lo que respecta a las restricciones de explotación impuestas a determinadas compañías aéreas con licencia en la Federación de Rusia para suprimir todas las restricciones de explotación anteriores, impuestas a todas las compañías aéreas afectadas, a partir del 25 de abril de 2008.
- (44) El 27 de marzo, la Comisión invitó a las autoridades competentes de la Federación de Rusia a presentarle, así como al Comité de Seguridad Aérea, pruebas fiables sobre la mejora del sistema de supervisión interno de las compañías aéreas afectadas en lo que respecta a la seguridad de sus vuelos, pruebas que llevaron a las autoridades rusas a prever la adopción de una decisión para suprimir las restricciones de explotación de las compañías aéreas afectadas. Las autoridades rusas se comprometieron a presentar esa información el 9 de abril, a más tardar, y, junto con cada compañía aérea afectada, hacer presentaciones ante la Comisión y los Estados miembros sobre la seguridad de dichas compañías antes de la entrada en vigor de la decisión. El 2 de abril de 2008, las autoridades competentes de la Federación de Rusia se comprometieron ante el Comité de Seguridad Aérea, de acuerdo con la Comisión, a posponer la entrada en vigor de la decisión prevista si ésta recibe la información en una fecha posterior.

- (45) La Comisión toma nota de la decisión prevista por las autoridades competentes de la Federación de Rusia y tiene intención de examinar los documentos que las autoridades se comprometieron a presentar a la luz de los planes de medidas correctoras presentados anteriormente a la Comisión por las compañías aéreas afectadas. La Comisión pretende coordinar con las autoridades competentes de la Federación de Rusia los resultados de su examen antes de la entrada en vigor de la citada decisión.
- (46) Mientras tanto, deben seguir vigentes las disposiciones de la decisión de 26 de noviembre de 2007 de las autoridades competentes de la Federación de Rusia; por consiguiente, las operaciones en la Comunidad de las compañías aéreas mencionadas sólo pueden tener lugar en las condiciones establecidas en dicha decisión y contempladas en los considerandos 34 a 36 del Reglamento (CE) n° 1400/2007.
- (47) La Comisión tiene la intención de supervisar las realizaciones de las compañías aéreas mencionadas y examinar su situación en materia de seguridad a la luz de los resultados del procedimiento citado con el fin de adoptar, en caso necesario, medidas apropiadas para garantizar la aplicación en la Comunidad de todas las normas pertinentes, habida cuenta de las disposiciones del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2111/2005.

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

- (48) Las autoridades de la República Kirguisa presentaron a la Comisión pruebas de la retirada de los certificados de operador aéreo de Galaxy Air por motivos de seguridad. Dado que esta compañía certificada en la República Kirguisa interrumpió sus actividades en consecuencia, debe ser retirada del anexo A.

#### **Compañías aéreas de Guinea Ecuatorial**

- (49) La Comisión fue informada de que la compañía aérea Ceiba Intercontinental está operando servicios comerciales en virtud de un certificado de operador aéreo expedido por las autoridades competentes de Guinea Ecuatorial y solicitó a dichas autoridades que presentasen toda la información pertinente relativa a la citada compañía. Las autoridades competentes de Guinea Ecuatorial no respondieron a la solicitud de la Comisión.
- (50) Sobre la base de los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, debe imponerse a la compañía aérea Ceiba Intercontinental una prohibición de explotación y, por consiguiente, debe incluirse en el anexo A.
- (51) La compañía aérea Cronos Airlines, con licencia en Guinea Ecuatorial, presentó documentación en la que solicitaba a la Comisión su retirada del anexo A y en la que manifestaba que las aeronaves explotadas por ella han

sido arrendadas con tripulación, de acuerdo con la fórmula «ACMI» (aeronave, tripulación, mantenimiento, seguro), a una compañía aérea con licencia en la República de Sudáfrica.

- (52) La Comisión considera que los documentos presentados por Cronos Airlines no justifican su retirada del anexo A. No obstante, se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a todas las compañías aéreas enumeradas en el anexo A si éstas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a compañías aéreas que no estén sujetas a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

#### **Compañías aéreas de Suazilandia**

- (53) Las autoridades competentes de Suazilandia solicitaron que las compañías aéreas Royal Swazi Airways Corporation y Scan Air Charter fueran excluidas del anexo A ya que dichas compañías ya no poseen ninguna aeronave y, por consiguiente, no operan ningún servicio. Además, solicitaron la retirada del anexo A de la compañía aérea Swaziland Airlink ya que opera servicios con aeronaves cuya certificación y mantenimiento y cuyas licencias de la tripulación se realizan en la República de Sudáfrica. Las autoridades competentes de Suazilandia validan los certificados, autorizaciones y licencias de que se trate.
- (54) En lo que respecta a Royal Swazi Airways Corporation y Scan Air Charter, la Comisión considera que no está justificada su retirada del anexo A, ya que no hay pruebas de que dichas compañías hayan dejado de existir. Por lo que se refiere a la compañía aérea Swaziland Airlink, la Comisión estima que su retirada del anexo A no está justificada. No obstante, se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a todas las compañías aéreas enumeradas en el anexo A si éstas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a compañías aéreas que no estén sujetas a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

#### **Compañías aéreas de la República de Indonesia**

- (55) El 25 de marzo de 2008, la Comisión recibió un nuevo plan de medidas elaborado por las autoridades competentes de Indonesia que no iba acompañado de pruebas documentales justificativas de su aplicación y que demuestra que la realización de actuaciones significativas no está prevista para antes de septiembre de 2008. Dicha información no demuestra que las autoridades nacionales sean capaces en estos momentos de encargarse de la supervisión de todas las compañías aéreas a las que conceden la certificación, incluida Garuda.
- (56) La Comisión seguirá proporcionando asistencia técnica y apoyando activamente a Indonesia en la aplicación de las medidas necesarias para garantizar la seguridad.

(57) No obstante, la Comisión considera que actualmente dichas autoridades no han demostrado que hayan aplicado las medidas correctoras propuestas para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad pertinentes y que, por consiguiente, no puede excluirse en estos momentos ninguna de las compañías aéreas de Indonesia de la lista comunitaria, a menos que tanto la compañía aérea como las autoridades nacionales competentes puedan demostrar el cumplimiento de las normas de la OACI.

*Garuda Indonesia Airline*

(58) La compañía aérea Garuda Indonesia Airline presentó los días 10 y 18 de marzo de 2008 a la Comisión una amplia documentación que incluía respuestas de la compañía a las observaciones planteadas por el equipo de expertos de la Comisión y los Estados miembros durante la inspección realizada del 5 al 9 de noviembre de 2007. Dicha documentación fue revisada cuidadosamente por la Comisión, que solicitó la presentación de información complementaria con el fin de completar la evaluación sobre la seguridad de Garuda. La compañía aérea se comprometió a presentar la citada información inmediatamente.

(59) También hizo una petición oficial, el 28 de marzo de 2008, para presentar sus comentarios oralmente ante el Comité de Seguridad Aérea durante su próxima reunión, que fueron escuchados posteriormente el 3 de abril de 2008.

(60) La Comisión y los Estados miembros tomaron nota de que la compañía aérea había hecho progresos en la aplicación de las medidas correctoras para subsanar los problemas mencionados en las observaciones del equipo en su informe de inspección. No obstante, también tomaron nota de que, con el fin de cumplir las normas de la OACI, deben seguir aplicándose medidas correctoras en numerosos aspectos, entre otros la instalación del sistema E-GPWS (sistema avanzado de alerta en caso de aproximación al suelo) en toda la flota de Boeing 737, la aplicación del programa de análisis de datos de vuelo en toda la flota de la compañía aérea, así como las mejoras necesarias de sus sistemas de control interno.

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

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2008.

(61) De conformidad con las observaciones presentadas en los considerandos 55 a 60, la Comisión estima que la compañía aérea Garuda Indonesia Airline todavía no puede ser retirada del anexo A.

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

(62) Pese a las peticiones específicas de la Comisión, ésta no ha recibido hasta el momento pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras adecuadas por parte de las demás compañías incluidas en la lista comunitaria actualizada el 28 de noviembre de 2007 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.

(63) 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 de la siguiente forma:

- 1) Se sustituye el anexo A por el anexo A del presente Reglamento.
- 2) Se sustituye el anexo B 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*.

Por la Comisión  
Jacques BARROT  
Vicepresidente

## ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA DENTRO DE LA COMUNIDAD <sup>(1)</sup>

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
AIR KORYO	Desconocido	KOR	República Popular Democrática de Corea (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistán
MAHAN AIR	FS 105	IRM	República Islámica de Irán
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucrania
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucrania
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrania
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:</b>		—	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

<sup>(1)</sup> Se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a las compañías aéreas enumeradas en el anexo A si éstas 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 (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	República Democrática del Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministerial signature (ordonnance 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	República Democrática del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:</b>			Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconocido	CEL	Guinea Ecuatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea Ecuatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.d.	Guinea Ecuatorial
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea Ecuatorial
GUINEA AIRWAYS	738	n.d.	Guinea Ecuatorial
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea Ecuatorial
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:</b>			Indonesia
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	Indonesia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Desconocido	Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconocido	Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconocido	Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Desconocido	Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Desconocido	Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Desconocido	Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesia
EASTINDO	135-038	Desconocido	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Desconocido	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Desconocido	Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Desconocido	Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonesia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconocido	Indonesia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Desconocido	Indonesia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	Indonesia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Desconocido	Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Desconocido	Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconocido	Indonesia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconocido	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:</b>		—	República Kirguisa
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	República Kirguisa
BOTIR AVIA	10	BTR	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	Desconocido	República Kirguisa
ESEN AIR	2	ESD	República Kirguisa
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República Kirguisa
INTAL AVIA	27	INL	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	República Kirguisa
MAX AVIA	33	MAI	República Kirguisa
OHS AVIA	09	OSH	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	Desconocido	República Kirguisa
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República Kirguisa
SKY WAY AIR	21	SAB	República Kirguisa
TENIR AIRLINES	26	TEB	República Kirguisa
TRAST AERO	05	TSJ	República Kirguisa
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa</b>		—	Liberia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:</b>	—	—	Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Desconocido	BVU	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconocido	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconocido	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:</b>	—	—	Suazilandia
AERO AFRICA (PTY) LTD	Desconocido	RFC	Suazilandia
JET AFRICA SWAZILAND	Desconocido	OSW	Suazilandia
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Desconocido	RSN	Suazilandia
SCAN AIR CHARTER, LTD	Desconocido	Desconocido	Suazilandia
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconocido	SWX	Suazilandia
SWAZILAND AIRLINK	Desconocido	SZL	Suazilandia

## ANEXO B

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA SUJETA A RESTRICCIONES DENTRO DE LA COMUNIDAD <sup>(1)</sup>

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
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

<sup>(1)</sup> Se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a las compañías aéreas enumeradas en el anexo B si éstas 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.