

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 1197/2011 DE LA COMISIÓN**de 21 de noviembre de 2011****que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

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

3922/1991, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil⁽³⁾.

- (5) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las presentaciones de la AESA sobre los resultados del análisis de los informes de las auditorías realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el marco del programa global USOAP, así como proyectos de asistencia técnica desarrollados en países afectados por el Reglamento (CE) n° 2111/2005. Se ha informado a dicho Comité de las peticiones de más asistencia técnica y cooperación a fin de reforzar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil para resolver cualquier incumplimiento de las normas internacionales aplicables.
- (6) Procede modificar el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consecuencia.
- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.

Compañías aéreas de la Unión Europea

- (8) De acuerdo con el análisis realizado por la AESA de la información obtenida de los controles en pista SAFA realizados a las aeronaves de algunas compañías aéreas de la Unión o de las inspecciones de normalización realizadas por la AESA, así como de otras inspecciones y auditorías en determinados ámbitos llevadas a cabo por las respectivas autoridades nacionales de aviación, algunos Estados miembros han adoptado determinadas medidas de ejecución. Las medidas comunicadas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea son las siguientes: Chipre decidió revocar el 5 de agosto de 2011 el certificado de operador aéreo de la compañía Eurocypria Airlines; Italia informó de que las licencias de explotación de que eran titulares las compañías aéreas Livingston y ItaliAirlines permanecen suspendidas; Francia decidió revocar el certificado de operador aéreo de Blue Line el 6 de octubre de 2010. Grecia decidió revocar el certificado de operador aéreo de First Airways el 21 de octubre de 2010, revocar el certificado de operador aéreo de Athens Airways el 20 de julio de 2011, revocar el certificado de operador aéreo de Air Go Airlines el 2 de septiembre de 2011, revocar el certificado de operador aéreo de Argo Airways el 9 de septiembre de 2011, y limitar la validez de la licencia de la compañía aérea Hellenic Imperial Airways a cinco meses hasta el 2 de febrero de 2012 como consecuencia de la actual mayor vigilancia de sus operaciones y de su mantenimiento; el Reino Unido confirmó que la actividad de vigilancia reforzada de las compañías aéreas Jet2.com, Oasis y Titan Airways no ha revelado nuevos problemas en cuestión de seguridad; los Países Bajos decidieron suspender el certificado de

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ DO L 143 de 30.4.2004 p. 76.⁽³⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

operador aéreo de Solid-air el 28 de septiembre y suspender el certificado de operador aéreo de Amsterdam Airlines el 4 de noviembre de 2011; Alemania decidió revocar el certificado de operador aéreo de ACH Hamburg GmbH el 29 de junio de 2011. Además, a la espera del refuerzo previsto del personal de la autoridad civil de aviación alemana (LBA) en 2012, dicha autoridad sigue centrando sus tareas de supervisión en las compañías aéreas que presentan los riesgos mayores; Portugal informó de que el certificado de operador aéreo de la compañía Luzair expiró el 19 de septiembre de 2011 y que está en proceso de nueva certificación y de que, como la vigilancia reforzada de White Airways no puso de manifiesto problemas de seguridad, esta compañía ha vuelto a las condiciones normales de vigilancia; por último, Suecia decidió suspender el 16 de septiembre de 2011 los certificados de operador aéreo de la compañía aérea Flyg Centrum AB, y las compañías aéreas Nova AIR y AirSweden Aviation AB han presentado planes de medidas correctoras que están siendo examinados por las autoridades competentes de ese país; entretanto las compañías aéreas citadas siguen siendo objeto de supervisión reforzada.

Compañías aéreas de España

- (9) Tras la adopción del Reglamento de ejecución (UE) nº 390/2011 de la Comisión, de 19 de abril de 2011⁽¹⁾, dos análisis periódicos posteriores de los datos de inspección del programa SAFA por parte de la AESA siguen mostrando un elevado número de compañías aéreas con licencia de España con resultados de las inspecciones SAFA equivalentes a más de una deficiencia importante por inspección. A consecuencia de ello, la Comisión continuó sus consultas formales con las autoridades competentes de España (la Agencia Estatal de Seguridad Aérea), que se habían iniciado el 14 de marzo de 2011.
- (10) En una reunión celebrada el 19 de octubre de 2011, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea informó a la Comisión sobre las medidas tomadas hasta la fecha para resolver los problemas de seguridad detectados con las compañías aéreas españolas de una forma sostenible. En particular, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea informó a la Comisión de que la compañía aérea Flightline, a raíz de las medidas correctoras por parte de la compañía, había renovado su certificado de operador aéreo, pero con una limitación para excluir la aeronave de tipo Metro III. En el caso de la compañía Zorex S.A. la Agencia Estatal de Seguridad Aérea había lanzado un procedimiento de suspensión y medidas provisionales destinadas a impedir las operaciones en mayo de 2011. Después de que la compañía aplicara medidas correctoras, se suprimieron las medidas. Sin embargo, tras nuevas pruebas de que la compañía no estaba dando una respuesta satisfactoria a las cuestiones de seguridad, se inició un nuevo procedimiento de suspensión el 7 de octubre de 2011. Por lo que respecta a la compañía aérea Alba Star, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ya había detectado problemas con la seguridad de dicha compañía y había incrementado la supervisión. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a partir de sus propias auditorías e ins-

pecciones, había determinado que las demás compañías aéreas españolas que habían tenido malos resultados en las inspecciones SAFA no presentaban ningún riesgo inmediato para la seguridad, pero que continuarían estando sujetas a una mayor supervisión.

- (11) Asimismo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea informó de que los certificados de operador aéreo de Baleares Link Express y de Eurocontinental se habían revocado el 27 de junio de 2011.
- (12) Durante la reunión del Comité de Seguridad Aérea, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea puso al Comité al corriente de las demás medidas adoptadas. Informó de que el certificado de operador aéreo de Zorex S.A. había sido suspendido el 7 de noviembre de 2011, de que la compañía aérea Alba Star había sido objeto de inspecciones específicas el 24 de octubre de 2011, sin que se detectaran discrepancias importantes, y de que las dos últimas inspecciones SAFA no habían puesto de manifiesto incumplimientos. Además, la compañía aérea IMD Airways S.L. había sido objeto de una serie de inspecciones los días 20 y 24 de octubre y 3 y 4 de noviembre de 2011 sin que de ellas derivasen constataciones significativas.
- (13) Habida cuenta de las medidas adoptadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para resolver las deficiencias de seguridad detectadas en las compañías aéreas españolas, se considera que, actualmente, las operaciones de dichas compañías aéreas están suficientemente controladas por dicha autoridad para evitar cualquier riesgo grave para la seguridad y, por tanto, no es necesaria ninguna medida adicional. Mientras tanto, la Comisión, en cooperación con la Agencia Europea de Seguridad Aérea, seguirá supervisando los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas españolas.

Compañías aéreas de Albania

- (14) La OACI realizó una auditoría de seguridad global de Albania en el marco de su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) en diciembre de 2009. En dicha auditoría se informaba de gran número de deficiencias significativas con respecto a la capacidad de las autoridades competentes de Albania para desempeñar su misión de supervisión de la seguridad aérea. En el momento de la publicación del informe final resultado de esta auditoría, la OACI consideraba que más del 59 % de las normas de la OACI no se aplicaba de forma efectiva. En el caso de algunos elementos críticos, como la resolución de los problemas de seguridad, más del 80 % de las normas de la OACI no se aplicaba efectivamente. Además, las autoridades competentes de Albania no propusieron planes adecuados de medidas correctoras, como lo demuestra el hecho de que más del 90 % de las medidas correctoras presentadas por estas autoridades a la OACI en agosto de 2010 en los ámbitos de la legislación, la organización, la concesión de licencias, las operaciones, la aeronavegabilidad y la investigación de accidentes e incidentes no habían sido considerados aceptables por la OACI. Además, las autoridades competentes de Albania no informaron sobre la aplicación de los planes de medidas correctoras antes mencionados.

⁽¹⁾ DO L 104 de 20.4.2011, p. 10.

- (15) La Agencia Europea de Seguridad Aérea realizó una inspección completa de normalización en Albania en enero de 2010. El informe final de dicha inspección puso de manifiesto deficiencias importantes en todos los ámbitos auditados que requieren una solución inmediata. La AESA indicó, sin embargo, que las autoridades competentes de Albania (ACAA) habían presentado un plan de acción global, que se consideró aceptable y había sido aprobado el 29 de abril de 2010, y una serie de medidas correctoras que debían aplicarse progresivamente hasta finales de 2011, incluidas acciones inmediatas para resolver las deficiencias de seguridad. Tras las audiencias de las ACAA ante los Comités de Seguridad Aérea celebradas en marzo ⁽¹⁾ y junio de 2010 ⁽²⁾, se instó a las autoridades competentes de Albania a que tomaran las medidas oportunas para seguir aplicando de forma eficaz y dentro de los plazos los planes de medidas acordados con la AESA, dando prioridad a la resolución de las deficiencias detectadas que plantearían problemas de seguridad si no se corregían con prontitud. En particular, se les indicó que era de la máxima importancia acelerar el desarrollo de capacidades de la autoridad y garantizar la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Albania con arreglo a los reglamentos de seguridad aplicables y adoptar, en su caso, medidas de ejecución.
- (16) La AESA prosiguió activamente las consultas con las autoridades competentes de Albania para el seguimiento de los planes de medidas correctoras presentados por dichas autoridades, destinados a corregir las notables deficiencias detectadas por la AESA durante la inspección de normalización global de Albania que se había llevado a cabo en enero de 2010. Para ello, la AESA realizó en julio de 2011 inspecciones de seguimiento en los ámbitos de la aeronavegabilidad y las operaciones aéreas. Los informes finales derivados de estas inspecciones, que se enviaron a las ACAA el 10 de agosto y el 2 de septiembre de 2011 respectivamente, ponen de manifiesto no solo que los planes de medidas correctoras acordadas no habían sido aplicados dentro de los plazos, sino que también se habían comunicado nuevas deficiencias. En el ámbito de la aeronavegabilidad, la AESA ha llegado a la conclusión de que los tres resultados de no conformidad que se derivan de la inspección de enero de 2010 no fueron resueltos adecuadamente por las autoridades competentes de Albania y que otros tres no se han cerrado satisfactoriamente, contrariamente a las declaraciones anteriores de las autoridades competentes de Albania ⁽³⁾, a pesar de que cuatro de estas constataciones han sido clasificadas por la AESA como deficiencias que afectan a la seguridad. En consecuencia, las ACAA no han sido capaces de desempeñar sus cometidos respecto a la supervisión de la aeronavegabilidad, puesto que las ACAA no han contratado personal cualificado para tal efecto y los contratos establecidos previamente con agentes externos para compensar esa situación expiraron en enero de 2011. Por consiguiente, no ha habido supervisión alguna, ni de la legislación vigente en Albania en materia de aeronavegabilidad, ni de los titulares de certificados en el momento de la inspección. En el ámbito de las operaciones aéreas, la AESA ha llegado a la conclusión de que cuatro resultados de no conformidad detectados en la inspección de enero de 2010 no fueron resueltos adecuadamente por las autoridades competentes de Albania y que otros dos no se han cerrado satisfactoriamente, contrariamente a las declaraciones anteriores de las autoridades competentes de Albania ⁽⁴⁾, a pesar de que cinco de estas constataciones han sido clasificadas por la AESA como deficiencias que afectan a la seguridad. En consecuencia, las ACAA no han sido capaces de desempeñar eficazmente sus cometidos respecto a la supervisión de las operaciones aéreas, puesto que las ACAA no han contratado personal cualificado para tal efecto y los contratos establecidos previamente con agentes externos para compensar esa situación no han sido renovados. Por lo tanto, la aplicación de legislación en vigor en Albania en materia de operaciones aéreas y la supervisión de los titulares de certificados no es estricta y muchos elementos críticos para la seguridad no son supervisados.
- (17) Las autoridades competentes de Italia, que habían emprendido un amplio proyecto de hermanamiento con las autoridades competentes de Albania desde septiembre de 2010, informaron de que estas autoridades, debido a la falta de personal competente, habían hecho hasta el momento poco uso de la asistencia ofrecida para mejorar su capacidad técnica y administrativa.
- (18) Habida cuenta de todo ello, la Comisión prosiguió las consultas con las ACAA, solicitándoles información acerca de la supervisión en lo referente a la seguridad de las compañías aéreas con licencia de Albania, que había de presentarse por escrito a más tardar el 11 de octubre de 2011. El 21 de octubre de 2011 se celebraron nuevas consultas con las autoridades competentes de Francia e Italia y el apoyo de la AESA. Las ACAA fueron también invitadas a presentarse ante el Comité de Seguridad Aérea, que las escuchó el 9 de noviembre de 2011. Las ACAA no facilitaron información adicional sobre las medidas adoptadas para resolver las deficiencias detectadas por la OACI, ni pruebas de que todas las deficiencias detectadas por la AESA en sus inspecciones de normalización hayan sido resueltas dentro de los plazos prescritos o hayan sido sometidas a medidas correctoras aceptables para la AESA. La AESA confirmó que solo un número limitado de medidas fueron consideradas aceptables y únicamente en el campo de las operaciones. Las autoridades competentes de Albania confirmaron que no tienen ningún inspector cualificado y continúan dependiendo exclusivamente de tres consultores externos, contratados indirectamente, que trabajan a tiempo parcial y solo por un tiempo limitado, hasta diciembre de 2011, que desempeñan en su nombre sus responsabilidades de supervisión. Las ACAA, sin embargo, no pudieron demostrar la continuidad de la supervisión, ni tampoco la ausencia de conflicto de intereses de los agentes contratados. Las ACAA tampoco pudieron facilitar el alcance de las actividades de vigilancia realizadas en el ámbito de la

⁽¹⁾ Considerandos (55) a (58) del Reglamento (CE) n° 273/2010 de 30 de marzo de 2010, DO L 84 de 31.3.2010, p. 30.

⁽²⁾ Considerandos (24) a (30) del Reglamento (CE) n° 590/2010 de 5 de julio de 2010, DO L 170 de 6.7.2010, p. 9.

⁽³⁾ Inspección de normalización AIR.AL.06.2011 de la AESA, 6 constataciones de incumplimiento abiertas, referencias AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d) y 10428(d).

⁽⁴⁾ Inspección de normalización OPS.AL.06.2011 de la AESA, 4 constataciones de incumplimiento abiertas, referencia F3(d) en relación con los programas de formación, F4(d) en relación con el manual de inspección, F7(c) en relación con el PSE, F9(d) en relación con la supervisión continuada.

conservación de la aeronavegabilidad, y reconocieron que la supervisión de seguridad se había visto interrumpida durante varios meses en 2010/2011, debido a las dificultades experimentadas con los contratos de estos expertos.

- (19) Las autoridades competentes de Albania declararon, sin embargo, que la Ley fundamental por la que se crean las ACAA fue modificada el 10 de noviembre de 2011, a fin de permitir una mayor independencia económica y mejores condiciones de empleo a su personal y que se está organizando una convocatoria internacional de licitación para asistencia técnica durante cinco años, con vistas a firmar los contratos a principios de 2012. Reconocieron que el recurso a personal contratado de forma externa no sustituye a la necesidad de contratar inspectores cualificados a tiempo completo en el marco de la Autoridad para que esta pueda controlar las funciones de vigilancia de la seguridad operativa y se comprometieron a contratar a ese personal tan pronto como fuera materialmente posible.
- (20) La compañía aérea Albanian Airlines, certificada en Albania, fue invitada a presentarse ante el Comité de Seguridad Aérea y fue oída el 9 de noviembre de 2011 en presencia de las ACAA. Aunque el certificado de operador aéreo fue prorrogado el 17 de junio de 2011 para añadir una tercera aeronave de tipo BAE-146 con marca de matrícula ZA-MAN, no se proporcionó ninguna prueba de que se hubieran realizado verificaciones previas por parte de las autoridades competentes de Albania antes de la expedición del certificado de aeronavegabilidad y de la adición de la aeronave que figura en el certificado de operador aéreo. Además, si bien el certificado de operador aéreo había sido renovado el 27 de julio de 2011 por las autoridades competentes de Albania, no pudo facilitarse ninguna prueba de que se hubieran llevado a cabo verificaciones en el ámbito de la aeronavegabilidad previas de la renovación; con respecto a las operaciones, las verificaciones previas fueron también limitadas. Aunque Albanian Airlines ha establecido un sistema de gestión de la calidad que funciona, no se pudo demostrar que todas las deficiencias detectadas por las ACAA y la AESA en 2011 hayan sido corregidas oportunamente, en particular las relacionadas con el manual de operaciones y la formación de la tripulación de vuelo y de cabina de pasajeros. Las ACAA informaron, facilitando pruebas documentales, el 10 de noviembre, de la revocación con efecto inmediato del certificado de operador aéreo de la compañía aérea Albanian Airlines. El Comité de Seguridad Aérea tomó nota de la citada decisión de las autoridades competentes de Albania.
- (21) La compañía aérea Belle Air, certificada en Albania, fue invitada a presentarse ante el Comité de Seguridad Aérea y fue oída el 9 de noviembre de 2011 en presencia de las ACAA. Belle Air indicó que, de las cinco aeronaves operadas, solo una aeronave de tipo Boeing DC-9-82, está registrada en Albania, ya que las demás aeronaves de tipo Airbus A318/319/320/321 y ATR72 están registradas en Francia con marcas de matrícula F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE y F-ORAG. Belle Air ha demostrado que las aeronaves matriculadas en Francia son gestionadas por una organización contratada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada por las autoridades competentes de Francia y dichas autoridades confirmaron que la aeronavegabilidad y la concesión de licencias de la tripulación seguían estando bajo su supervisión de la

seguridad. Belle Air demostró también que había establecido controles internos de sus actividades, en particular a través de sistemas de gestión de la seguridad y la calidad. El 10 de noviembre de 2011, las ACAA informaron, facilitando pruebas documentales, de la retirada con efecto inmediato del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave con marca de matrícula ZA-ARD, operada hasta esa fecha por Belle Air y de su inmediata inmovilización en tierra hasta la finalización del proceso de certificación de la aeronave. El Comité de Seguridad Aérea tomó nota de la citada decisión de las autoridades competentes de Albania.

- (22) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea reconocen los esfuerzos realizados para reformar el sistema de aviación civil de Albania, en particular el establecimiento de un nuevo marco legislativo en consonancia con las normas de seguridad internacionales y europeas, los esfuerzos emprendidos para corregir las deficiencias de seguridad comunicadas por la OACI, la AESA y los detectados en el curso de las consultas, así como las medidas de ejecución adoptadas por las ACAA y el compromiso de contratar sin demora a inspectores cualificados con carácter permanente.
- (23) Las ACAA también solicitaron formalmente la asistencia de las autoridades competentes de Italia, en el marco de un acuerdo de cooperación establecido entre ambas autoridades, a fin de reforzar las capacidades administrativas y técnicas de las ACAA con respecto a la supervisión de la seguridad, en particular, en el ámbito de las operaciones aéreas. Las autoridades competentes de Italia informaron al Comité de Seguridad Aérea de su disposición para poner en marcha sin demora este programa, de modo que las ACAA puedan ejercer de forma efectiva la supervisión de las compañías aéreas bajo su control normativo hasta que las ACAA dispongan de suficiente personal cualificado para hacerlo de forma independiente.
- (24) En vista de estos hechos, se considera que, sobre la base de los criterios comunes, no son necesarias más medidas en esta fase. No obstante, los Estados miembros verificarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de las compañías aéreas certificadas en Albania con arreglo al Reglamento (CE) n° 351/2008.
- (25) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea animan a Albania a avanzar con determinación en el desarrollo de la capacidad técnica y administrativa de las ACAA e invitan a las ACAA a que cooperen plenamente y de manera transparente con la OACI y la AESA para demostrar avances rápidos e importantes en la aplicación de los planes de medidas correctoras adecuados para remediar todas las deficiencias detectadas. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea volverán a evaluar la situación en su debido momento.

TAAG Angola Airlines

- (26) Según el Reglamento (CE) n° 273/2010 ⁽¹⁾, TAAG Angola Airlines, certificada en Angola, está autorizada a operar en la UE, aunque solo con cuatro aeronaves de tipo Boeing 737-700 con marcas de matrícula D2-TBF,

⁽¹⁾ Reglamento de la Comisión (CE) n° 273/2010 de la Comisión, de 30 de marzo de 2010, DO L 84 de 31.3.2010, p. 25 - véanse, en particular, los apartados 59 a 68.

D2-TBG, D2-TBH y D2-TBJ y con tres aeronaves de tipo Boeing 777-200 con marcas de matrícula D2-TED, D2-TEE y D2-TEF. TAAG informó de que, a raíz de la renovación de su flota, dos aeronaves de tipo Boeing B747 se habían ido retirando gradualmente, y habían sido sustituidas en junio/julio de 2011 por dos aeronaves de tipo Boeing 777-300 con marcas de matrícula D2-TEG y D2-TEH; TAAG pidió que estas aeronaves fueran también autorizadas para volar en la UE.

- (27) TAAG Angola Airlines presentó solicitudes por escrito y fue oída por el Comité de Seguridad Aérea el 9 de noviembre de 2011. TAAG demostró su capacidad para garantizar la seguridad y puntualidad de las operaciones de las aeronaves de tipo Boeing B777-200 y 777-300.
- (28) Las autoridades competentes de Angola (el INAVIC) corroboraron ante el Comité de Seguridad Aérea que la ampliación de la flota de la compañía TAAG a la aeronave de tipo B777-300 había sido debidamente aprobada y facilitaron pruebas de ello; el INAVIC también declaró que la compañía aérea está sujeta a una continua supervisión y que no se ha detectado ningún problema de seguridad en el transcurso de esta vigilancia. Por lo que se refiere a los incidentes que se produjeron en diciembre de 2010 sobre Lisboa y Luanda, las investigaciones en curso de las autoridades competentes no han puesto de manifiesto deficiencias en las operaciones o el mantenimiento de TAAG ni han dado lugar a recomendaciones específicas a la compañía.
- (29) Las autoridades competentes de Portugal informaron de que no se había señalado ningún problema de seguridad en las inspecciones en pista llevadas a cabo en Portugal en aeronaves operadas por TAAG.
- (30) Sobre la base de los criterios comunes, se concluye que TAAG debe ser autorizada a operar en la UE las otros dos aeronaves de tipo Boeing B777-300ER con marcas de matrícula D2-TEG y D2-TEH, que deberían por lo tanto añadirse al anexo B. Las operaciones de TAAG Angolan Airlines en la Unión Europea deben seguir sujetas a una adecuada verificación del cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista que deban realizarse en aeronaves de esta compañía con arreglo al Reglamento (CE) n° 351/2008.

Al Wafeer Air

- (31) A raíz del análisis realizado por la AESA de los resultados de las inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾ sobre aeronaves operadas en la UE por la compañía aérea Al Wafeer Air, certificada en Arabia Saudí, que pusieron de manifiesto graves incumplimientos reiterados de las normas de seguridad internacionales, la Comisión inició el 5 de agosto de 2011 consultas formales con las autoridades competentes de Arabia Saudí. Estas informaron el 14 de septiembre de

que el certificado de operador aéreo de Al Wafeer Air había sido suspendido y proporcionaron garantías de que no se le permitiría reanudar las operaciones sin cerciorarse de que las deficiencias detectadas en el curso del programa SAFA habían sido subsanadas. La Comisión proseguirá sus consultas con las autoridades competentes de Arabia Saudí para el seguimiento de este caso.

Pakistan International Airways

- (32) La Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Pakistán el 8 de septiembre de 2011 para resolver los problemas constatados en el ámbito de la aeronavegabilidad planteados durante numerosas inspecciones en pista ⁽²⁾ de las aeronaves operadas por Pakistan International Airways, PIA, en la Unión desde septiembre de 2010. Estas consultas se iniciaron como resultado de un análisis de estas inspecciones del programa SAFA por la AESA y en particular de una inspección del programa SAFA llevada a cabo por las autoridades competentes de Francia ⁽³⁾ en una aeronave de tipo Airbus A310 con marca de matrícula AP-BGO, como resultado de la cual la aeronave tuvo que ser transportada vacía a Pakistán para que se le aplicasen medidas correctoras de mantenimiento.
- (33) En su respuesta de 17 de septiembre de 2011, las autoridades competentes de Pakistán (PCAA) suministraron información sobre las medidas adoptadas para resolver los incumplimientos detectados. La respuesta incluía detalles sobre un plan de medidas correctoras, elaborado por PIA, que establecía quince medidas específicas que la compañía aérea tenía previsto adoptar, la mayoría de las cuales deberían haberse completado antes del 30 de octubre de 2011.
- (34) El 31 de octubre de 2011 las PCAA pusieron al día a la Comisión sobre los progresos registrados por PIA en la realización de su plan de medidas correctoras y sobre las medidas llevadas a cabo por las PCAA. De las quince acciones plan de medidas correctoras de la PIA, ocho habían concluido y el resto debían estar finalizadas a más tardar el 15 de diciembre de 2011. Las PCAA habían presentado un plan de trece puntos para abordar la cuestión de la cultura de la seguridad de PIA, el estado de aeronavegabilidad de sus aeronaves, y de las medidas para conseguir mejoras sistémicas de la compañía aérea.
- (35) Los Estados miembros instan a la Comisión a que prosiga las consultas con las autoridades competentes de Pakistán y con la compañía aérea, con objeto de garantizar que

⁽¹⁾ DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993.

⁽²⁾ AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2011-24, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/xD-2011-721, LBA/D-2011-1003.

⁽³⁾ DGAC/F-2011-1811.

cualquier medida correctora eventualmente adoptada sea sostenible a largo plazo. Para ello, los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista que deban realizarse en aeronaves de esta compañía con arreglo al Reglamento (CE) nº 351/2008, a fin de confirmar, o no, la eficacia de las medidas correctoras adoptadas por PIA. En caso de que estas inspecciones revelasen que las medidas aplicadas por PIA no han logrado resolver los problemas de seguridad detectados, la Comisión no tendrá más remedio que actuar para limitar los riesgos para la seguridad.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

(36) A raíz de dos análisis periódicos posteriores de los datos de inspección del programa SAFA por parte de la AESA en los que varias compañías aéreas con licencia de la Federación de Rusia seguían mostrando resultados de las inspecciones SAFA superiores a más de una deficiencia importante por inspección, así como del hecho de que algunas de estas compañías aéreas habían sufrido accidentes mortales en 2011, la Comisión celebró consultas con las autoridades competentes de la Federación de Rusia (Agencia Federal de Transporte Aéreo de la Federación de Rusia – FATA) con ocasión de la cumbre de la aviación UE-Rusia, celebrada en San Petersburgo los días 12 y 13 de octubre de 2011.

(37) Con objeto de proporcionar información detallada sobre los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas que operan en la Unión y de la seguridad de las operaciones de determinados tipos de aeronaves implicadas en accidentes mortales de compañías aéreas rusas en la Federación de Rusia en 2010 y 2011, se celebraron nuevas consultas con las autoridades de dicho país el 27 de octubre. También durante estas consultas, dos compañías aéreas por ellas certificadas (VIM AVIA (VIM AIRLINES) y TATARSTAN AIRLINES) fueron oídas por la Comisión, la AESA, Eurocontrol y un Estado miembro.

(38) Durante estas consultas FATA informó de que algunos tipos de aeronaves – las aeronaves Tupolev TU-134, Tupolev TU-154B-2 y TU-154M - explotadas por determinadas compañías aéreas rusas estaban sujetas a distintas medidas, que se referían al mantenimiento de su aeronavegabilidad, a la información obligatoria sobre la aeronavegabilidad de los equipos instalados en las mismas, y a procedimientos para sus operaciones. FATA informó también a la Comisión de que determinados equipos obligatorios para los vuelos internacionales (GPWS/TAWS) se harían también obligatorios para los vuelos nacionales dentro de la Federación de Rusia a partir del 1 de enero de 2012.

(39) En la reunión del Comité de Seguridad Aérea del 8 de noviembre de 2011, FATA comunicó las siguientes medidas de ejecución aplicadas a las compañías aéreas bajo su control normativo:

(a) Se revocaron los certificados de operador aéreo a las doce compañías aéreas de transporte aéreo comercial que operan en la Unión siguientes:

— 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (Código de identificación OACI: UKU), revocación el 2.3.2011, MOSKVA (Código de identificación OACI: MOA), revocación el 23.3.2011, AVIAL NB (Código de identificación OACI: NVI), revocación el 15.7.2011, AVIAENERGO (Código de identificación OACI: ERG), revocación el 18.7.2011, CONTINENT (Código de identificación OACI: CNE), revocación el 2.8.2011 en relación con las declaraciones de los operadores en cuestión;

— RUSAIR (código de identificación de la OACI: CGI), revocación el 13.7.2011 sobre la base de datos obtenidos tras el accidente de 20.6.2011 de la aeronave de tipo TU-134 explotada por la compañía;

— YAK SERVICE (Código de identificación OACI: AKY), revocación el 23.9.2011 sobre la base de datos conocidos tras el accidente del 7 de septiembre de 2011 de la aeronave de tipo YAK-42 explotada por la compañía aérea y de los resultados de una inspección efectuada a la compañía aérea por FATA el 22.9.2011;

— AEROSTARZ (Código de identificación OACI: ASE), revocación el 28.10.2011, AVIANOVA (Código de identificación OACI: VNV), revocación el 10.10.2011, KAVMINVODYAVIA (Código de identificación OACI: MVD), revocación el 27.9.2011 a raíz de los resultados de inspecciones realizadas a estas compañías aéreas por FATA en fechas 20.10.2011, 4.10.2011 y 27.09.2011, respectivamente;

— SKY EXPRESS (Código de identificación OACI: SXR), revocación el 31.10.2011 a raíz de indicadores industriales, de la situación financiera de la compañía aérea, y los resultados de una inspección efectuada a la compañía aérea por FATA el 6.10.2011;

— AERORENT (Código de identificación OACI: NRO), revocación el 7.11.2011 a raíz del incumplimiento de requisitos de certificación y de los resultados de la inspección realizada por FATA el 27.9.2011;

(b) Se modificaron los certificados de operador aéreo de las 6 compañías aéreas de transporte aéreo comercial que operan en la Unión siguientes, y se les impusieron restricciones de explotación, por orden de FATA, el 2 de noviembre de 2011:

— AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA y VIM AVIA (VIM AIRLINES).

(40) Por lo que se refiere a los resultados de determinados operadores (Yakutia y Tatarstan airlines), cuyas operaciones vienen supervisándose continuamente desde 2007 y que habían sido oídos por la Comisión y los miembros del Comité de Seguridad Aérea en abril de 2008, la Comisión llamó la atención de FATA sobre los resultados

de los análisis realizados por la AESA de los controles en pista del programa SAFA, que indican que determinadas deficiencias relacionadas con la aeronavegabilidad y operaciones no habían sido resueltos eficazmente por anteriores medidas correctoras. FATA informó de que había solicitado a las autoridades regionales competentes responsables de la supervisión de dichas compañías que investigasen los resultados de las inspecciones del programa SAFA, y garantizaran que se habían aplicado las medidas correctoras adecuadas por parte de las compañías aéreas para resolver cualquier deficiencia detectada.

- (41) Ambas compañías aéreas fueron oídas por el Comité de Seguridad Aérea el 8 de noviembre de 2011, donde hicieron presentaciones para demostrar que habían resuelto las deficiencias detectadas durante las inspecciones en pista del programa SAFA. Las dos compañías aéreas declararon que habían interrumpido las operaciones en la Unión tras la decisión de FATA de 2 de noviembre de 2011.
- (42) Por lo que se refiere a la compañía aérea VIM AVIA (VIM AIRLINES), la Comisión llamó la atención de FATA sobre dos cuestiones que habían suscitado preocupación acerca el cumplimiento efectivo de la compañía aérea de las normas de seguridad pertinentes, a saber, la correspondencia mantenida por las autoridades competentes de Francia con FATA, a raíz de una inspección en un aeropuerto francés ⁽¹⁾ que dio lugar a la detección de numerosas deficiencias significativas y graves que afectaban a la seguridad de las operaciones y que condujo a la inmovilización en tierra de la aeronave, y las restricciones impuestas por estas autoridades para el vuelo de vuelta (vuelo ferry) y de la revocación de 24 de mayo de 2011 de la aprobación de mantenimiento expedida a la compañía aérea por la AESA (EASA 145.0410) a raíz de su suspensión, el 24 de septiembre de 2010, a la luz de la no resolución adecuada por parte de VIM AVIA (VIM AIRLINES) de las deficiencias, de conformidad con la legislación pertinente ⁽²⁾. Las constataciones no resueltas que dieron lugar a la revocación de la aprobación de mantenimiento confirmaron la existencia de deficiencias en el ámbito de la aeronavegabilidad constatadas durante diversas inspecciones del programa SAFA en los aeropuertos de la Unión ⁽³⁾, en particular las que se refieren a daños o defectos no detectados y a los defectos o daños conocidos o dejados sin seguimiento o sin evaluación, así como a daños y defectos que excedan los límites aceptables del mantenimiento.
- (43) Durante su presentación en el Comité de Seguridad Aérea, VIM AVIA (VIM AIRLINES) no demostró que la

compañía disponga de un sistema funcional de gestión de la seguridad que garantice que el operador es capaz de identificar, evaluar, gestionar y controlar correctamente los riesgos de manera adecuada para garantizar la seguridad de las operaciones. VIM AVIA (VIM AIRLINES) declaró que había interrumpido las operaciones en la Unión tras la decisión de FATA de 2 de noviembre de 2011.

- (44) Sobre la base de la información presentada por Eurocontrol, el Comité de Seguridad Aérea tuvo conocimiento de que las tres compañías aéreas (VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA y TATARSTAN AIRLINES) habían efectuado en realidad varios vuelos en la UE aun después del 2 de noviembre de 2011. El Comité de Seguridad Aérea fue informado también de que una compañía aérea (AERO RENT), cuyo certificado de operador aéreo había sido revocado por FATA, había llevado a cabo vuelos comerciales con origen en la UE después de la fecha de la decisión de revocación.
- (45) A la luz de esta información, la Comisión se vio obligada a solicitar aclaraciones urgentes a FATA, con el fin de recibir garantías de que las diferentes medidas de ejecución (revocación de los certificados de operador aéreo e imposición de restricciones de explotación) en relación con compañías aéreas rusas se habían cumplido efectivamente.
- (46) Tras haber examinado la documentación presentada por dicha compañía aérea y escuchado sus presentaciones en el Comité de Seguridad Aérea, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea han expresado dudas en cuanto a la capacidad de VIM AVIA (VIM AIRLINES) para reanudar las operaciones en la Unión Europea a menos y hasta que haya recibido las pruebas documentales necesarias de que ha aplicado plenamente las medidas correctoras para dar respuesta, de forma sostenible, a cualquier deficiencia detectada bien por SAFA o bien por las actividades de vigilancia continuada de FATA.
- (47) La Comisión solicitó información a FATA el 10 de noviembre de 2011 con vistas a recibir garantías antes del 14 de noviembre de 2011 de que las operaciones con destino a la Unión realizadas por las compañías aéreas en cuestión se habían sometido efectivamente a restricciones hasta que hubieran demostrado que habían resuelto adecuadamente de forma sostenible todas las deficiencias constatadas por SAFA y por las actividades de vigilancia continuada de FATA. El 14 de noviembre, FATA presentó pruebas documentales que confirmaban que las operaciones de la compañía aérea VIM AVIA (VIM AIRLINES) permanecerían restringidas hasta el 1 de abril de 2012, y que las operaciones de otras cinco compañías aéreas rusas estaban sujetas a restricciones hasta que hubieran demostrado a FATA que habían resuelto efectivamente todas las cuestiones en materia de seguridad planteadas durante las inspecciones en pista del programa SAFA. Asimismo, FATA confirmó que estaba tomando las medidas necesarias para garantizar el efectivo cumplimiento de sus decisiones por parte de todas las compañías aéreas afectadas por restricciones de explotación.

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-2145.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, DO L 315 de 28.11.2003, p. 1.

⁽³⁾ SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027; ENAC-IT-2011-0180; SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; CAA-HUN-2011-0023; ENAC-IT-2011-0510; AESA-E-2010-0690; ENAC-IT-2010-0649; LBA/D-2011-0594; CAA-NL-2011-0143; DGAC/F-2011-2145; ENAC-IT-2010-0796; CAA-NL-2011-0141; SCCA-2011-0009; CAA-N-2011-0013; ENAC-IT-2011-0020; ENAC-IT-2011-0103; GDCA-2011-0029; SAFA-BUL-2011-0064; SAFA-DGAC/F-2011-0445; SAFA-BUL-2011-0015; HCAAGR-2011-0039; ENAC-IT-2011-0092; LBA/D-2010-1312; BUL-2010-0105; SCCA-2010-0008; CAA-SR-2011-0044; HCAAGR-2010-0397; DGAC/F-2010-2689; y HCAAGR-2010-0414.

- (48) A la vista de la documentación presentada por FATA, se considera que, en esta fase y de conformidad con los criterios comunes, no es necesaria la aplicación de nuevas medidas a VIM AVIA (VIM AIRLINES). La Comisión examinará una vez más los resultados de esta compañía aérea en el Comité de Seguridad Aérea de marzo de 2012.
- (49) El Comité de Seguridad Aérea ha expresado la voluntad de proseguir un diálogo constructivo con FATA sobre todos los asuntos que afecten a la seguridad. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea seguirán muy de cerca el funcionamiento de las compañías cuyas operaciones con destino a la Unión Europea han sido objeto de restricciones impuestas por FATA para garantizar que reanuden sus operaciones después de haber demostrado que han resuelto efectivamente todas las deficiencias detectadas en las inspecciones en pista realizadas en la UE. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea continuarán buscando soluciones sostenibles para cualquier incumplimiento en materia de seguridad detectado durante las inspecciones en pista de SAFA a través de nuevas consultas técnicas con FATA. Entretanto, los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas rusas de los requisitos de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en pista que deban realizarse en aeronaves de estas compañías en virtud del Reglamento (CE) n° 351/2008 y la Comisión supervisará de cerca las medidas que adopten.

Jordan Aviation

- (50) Sobre la base de un análisis de los resultados de las inspecciones de la SAFA llevadas a cabo en determinadas compañías aéreas certificadas en el Reino Hachemí de Jordania desde 2010, la Comisión inició consultas con las autoridades competentes en materia de aviación civil del Reino Hachemí de Jordania (CARC) el 1 de septiembre de 2011 con objeto de recibir garantías de que las deficiencias de seguridad planteadas durante dichas inspecciones SAFA se habían resuelto de manera sostenible y, en los casos en que esto aún no había ocurrido, que se habían tomado las medidas adecuadas para mitigar los riesgos de seguridad detectados.
- (51) En su respuesta de 19 de septiembre de 2011, CARC no proporcionó pruebas claras de la aplicación efectiva de medidas correctoras y preventivas por parte de las compañías aéreas en cuestión. Además, la falta de información sobre el análisis de las raíces y las causas de las deficiencias de seguridad, unida a los resultados, cada vez más pobres, de las inspecciones del programa SAFA observados en varias compañías aéreas con certificados del Reino Hachemí de Jordania suscitaron algunas dudas sobre la capacidad de las autoridades competentes de dicho país para llevar a cabo adecuadamente la vigilancia continuada de las compañías aéreas que ha certificado.
- (52) La Comisión envió nuevas solicitudes de información el 6 de octubre de 2011 e invitó a CARC a una reunión en

Bruselas, el 21 de octubre de 2011, para aclarar las cuestiones antes mencionadas. Durante esta reunión CARC destacó una serie de medidas que fueron iniciadas por esta autoridad en septiembre de 2011 para reforzar su vigilancia de las compañías aéreas certificadas en Jordania y garantizar que los resultados de las inspecciones en pista realizadas en el marco del programa europeo de Evaluación de la Seguridad de Aeronaves Extranjeras (SAFA) se tendrán en cuenta debidamente en la vigilancia de las compañías aéreas jordanas, para que las deficiencias de seguridad detectadas durante las inspecciones se resuelvan de manera sostenible. Sin embargo, esta reunión no permitió presentar suficientes aclaraciones con respecto a los resultados en materia de seguridad de la compañía aérea Jordan Aviation.

- (53) En el caso de Jordan Aviation, los informes de la SAFA apuntan deficiencias importantes en la gestión de la aeronavegabilidad y operaciones de las aeronaves de tipo Boeing B-767. En particular, a raíz de una inspección del programa SAFA de un B767, con marca de matrícula JY-JAG, realizada en Francia, las graves deficiencias de la aeronavegabilidad de la aeronave⁽¹⁾ obligaron a que la aeronave tuviera que ser transportada vacía para que se le aplicasen medidas correctoras de mantenimiento. El número de constataciones de cada inspección del programa SAFA, así como la repetición de las deficiencias de seguridad desde 2010, indican un problema de seguridad grave. Como consecuencia de ello, se invitó a CARC y a la compañía Jordan Aviation a hacer presentaciones ante el Comité de Seguridad Aérea en noviembre de 2011.
- (54) Durante su audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea el 9 de noviembre de 2011, CARC y Jordan Aviation reconocieron los beneficios de las consultas establecidas con la Comisión, asistida por la AESA y los Estados miembros. Estas consultas dieron lugar a la creación por parte de ambas organizaciones de un plan de medidas correctoras destinado a resolver las deficiencias de seguridad planteadas durante las inspecciones del programa SAFA, así como las deficiencias identificadas en sus propios procesos internos. El Comité reconoció los esfuerzos realizados para aportar soluciones sostenibles a las deficiencias de seguridad y tomó nota del compromiso asumido por CARC y Jordan Aviation para aplicar plenamente su plan presentado durante la audiencia.
- (55) El Comité, al tiempo que acoge con satisfacción las iniciativas alentadoras de la compañía aérea, expresó su preocupación sobre la capacidad actual de Jordan Aviation para mitigar los riesgos de seguridad en lo que respecta a las operaciones comerciales con sus aeronaves de tipo Boeing B-767. Teniendo en cuenta las numerosas y reiteradas deficiencias de seguridad detectadas durante las inspecciones en pista de las aeronaves de tipo Boeing B-767 explotadas por Jordan Aviation y la insuficiente

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-269.

capacidad de la empresa para aplicar, hasta la fecha, un plan de medidas correctoras y preventivas apropiadas, y la falta de ejercicio de una supervisión de seguridad adecuada por parte de CARC, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que Jordan Aviation debe ser incluida en el anexo B, y sus operaciones deben estar sujetas a las restricciones que excluyen toda aeronave de tipo Boeing B-767. La compañía aérea debe estar autorizada a volar con destino a la Unión con los otros tipos de aeronave que figuran en su certificado de operador aéreo, de conformidad con el anexo B.

- (56) Los Estados miembros animan a la Comisión a proseguir sus consultas con las autoridades competentes del Reino Hachemí de Jordania con miras a garantizar la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales por parte de dichas autoridades, y a que las acciones correctivas y preventivas aplicadas por todas las compañías aéreas afectadas sean sostenibles a largo plazo. Entre tanto, los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de dicha compañía, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 351/2008.
- (57) La Comisión está dispuesta a apoyar los esfuerzos de CARC y Jordan Aviation, mediante una visita de evaluación, con la participación de los Estados miembros y a la AESA, a fin de comprobar los resultados en materia de seguridad de Jordan Aviation, así como el progreso realizado por CARC en el ámbito de la vigilancia de las compañías aéreas certificadas con el Reino Hachemí de Jordania.

Rollins Air

- (58) La Comisión inició consultas formales con la compañía aérea Rollins Air, certificada por las autoridades competentes de Honduras, a raíz de la información remitida por las autoridades competentes de Francia en la que se informaba de su decisión de no expedir los derechos de tráfico a la compañía aérea en espera de la resolución de las deficiencias de seguridad detectadas durante la evaluación técnica de la ficha técnica e información complementaria presentada por Rollins Air con el fin de recibir la autorización de aterrizaje (expedición del llamado informe tipo de SAFA).
- (59) Se invitó a la compañía a aclarar las cuestiones siguientes y a hacer presentaciones ante el Comité de Seguridad Aérea el 8 de noviembre de 2011: a) pruebas de que se había aplicado un programa de análisis de datos de vuelo conformes con las disposiciones de la OACI; b) pruebas de que Francia, incluidos sus territorios de ultramar, era parte de la zona de operaciones autorizada para la aeronave de tipo L1011-500, con marca de matrícula HR-AVN, autorizada por su autoridad competente; c) pruebas de que los pilotos del vuelo previsto habían superado las verificaciones de competencia necesarias durante los últimos 12 meses y d) pruebas de que la edad de los dos miembros de la tripulación de vuelo propuesta por la compañía era superior a los límites aceptables de la OACI.
- (60) Ni Rollins Air ni la autoridad competente de Honduras (DGAC) se presentaron ante el Comité de Seguridad Aé-

rea. La DGAC autorizó a la representación diplomática de Honduras en el Reino de Bélgica para informar al Comité de Seguridad Aérea sobre su posición oficial el 9 de noviembre de 2011, según la cual el DGAC había iniciado un procedimiento para anular la marca de matrícula de la aeronave HR-AVN del registro nacional de Honduras y Rollins Air ya no estaba autorizada a operar la citada aeronave. Sin embargo, Rollins Air opera más aeronaves de este tipo y no se ha recibido más información en relación con las cuestiones planteadas.

- (61) El Comité tomó en consideración que Honduras está clasificada en la categoría 2 del programa IASA por parte de la Administración de Aviación Civil estadounidense, lo cual indica deficiencias sistémicas de las autoridades competentes de Honduras para cumplir eficazmente sus obligaciones de certificación y supervisión de las compañías aéreas bajo su control normativo.
- (62) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Rollins Air debe incluirse en el anexo A, a la espera de la presentación de pruebas de la rectificación de las deficiencias señaladas en el informe tipo publicado por la autoridad competente francesa.

Compañías aéreas de la República del Congo

- (63) Las autoridades competentes de la República del Congo (ANAC) informaron de la expedición de un nuevo certificado de operador aéreo a la compañía Equatorial Congo Airlines S.A el 23 de septiembre de 2011, sin haber demostrado, por lo tanto, que la certificación y la supervisión de esta compañía aérea eran plenamente conformes a las normas de seguridad internacionales aplicables. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Equatorial Congo Airlines S.A. debe ser incluida también en el anexo A.

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

- (64) Hay pruebas fehacientes de que las autoridades competentes de la República Democrática del Congo (AAC) han expedido un nuevo certificado de operador aéreo a la compañía aérea Stellar Airways, si bien no hay pruebas de que la certificación y la supervisión de esta compañía aérea sean plenamente conformes a las normas de seguridad internacionales aplicables. Por lo tanto, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Stellar Airways debe ser incluida también en el anexo A.

Compañías aéreas de Filipinas

- (65) La Comisión fue informada de que las autoridades competentes de Filipinas (CAAP) habrían expedido un certificado de operador aéreo nuevo a compañías aéreas como Aeromajestic e Interisland Airlines. CAAP no respondió a la solicitud de información de la Comisión enviada el 26 de octubre de 2011 en relación con el período de validez de los certificados en poder de esas compañías y no demostró tampoco que su certificación y supervisión fueran conformes a las normas de seguridad internacionales aplicables. Por lo tanto, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías deben ser incluidas también en el anexo A.

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

(66) Pese a las peticiones específicas de la Comisión, esta no ha recibido hasta la fecha pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras adecuadas por parte de las demás compañías incluidas en la lista de la Comunidad actualizada el 19 de abril de 2011 ni 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.

(67) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 474/2006 queda modificado como sigue:

1. El anexo A se sustituye por el anexo A del presente Reglamento.
2. El anexo B se sustituye por el anexo B del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro de conformidad con los Tratados.

Hecho en Bruselas, el 21 de noviembre de 2011.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente*
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA DENTRO DE LA UE ⁽¹⁾

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	República de Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	República de Ruanda
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Islámica de Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islámica de Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islámica de Afganistán
PAMIR AIRLINES	Desconocido	PIR	República Islámica de Afganistán
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	República Islámica de Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines, incluida en el anexo B, en particular:			República de Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Desconocido	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconocido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconocido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Benín
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	n.d.	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República de Benín
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República de Benín
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Desconocido	República del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Desconocido	República del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconocido	República del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)

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
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/ 036/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	República Democrática del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	República Democrática del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

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
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	República Democrática del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministerial (Ordonnance n° 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/04008	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 046/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	República Democrática del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti

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 Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconocido	CEL	Guinea Ecuatorial
EGAMS	Desconocido	EGM	Guinea Ecuatorial
EUROGUINEANA DE AVIACIÓN Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Guinea Ecuatorial
GENERAL WORK AVIACIÓN	002/ANAC	n/a	Guinea Ecuatorial
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AÉREOS	739	GET	Guinea Ecuatorial
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Guinea Ecuatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
UTAGE – UNIÓN DE TRANSPORTE AÉREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia y Metro Batavia, y en particular:			República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconocido	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconocido	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconocido	República de Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	República de Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República de Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República de Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República de Indonesia
EASTINDO	135-038	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	República de Indonesia

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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconocido	República de Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	República de Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República de Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República de Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República de Indonesia
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Desconocido	República de Indonesia
MEGANTARA	121-025	MKE	República de Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Desconocido	República de Indonesia
SMAC	135-015	SMC	República de Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República de Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconocido	República de Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconocido	República de Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconocido	República de Indonesia

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
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República de Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República de Indonesia
UNINDO	135-040	Desconocido	República de Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República de Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kazajstán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, en particular:			República de Kazajstán
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	República de Kazajstán
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	República de Kazajstán
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	República de Kazajstán
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República de Kazajstán
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República de Kazajstán
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República de Kazajstán
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	República de Kazajstán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	República de Kazajstán
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	República de Kazajstán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	República de Kazajstán
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	República de Kazajstán
DETA AIR	AK-0417-10	DET	República de Kazajstán
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	República de Kazajstán
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	República de Kazajstán
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República de Kazajstán
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República de Kazajstán
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República de Kazajstán
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	República de Kazajstán

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
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	República de Kazajstán
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República de Kazajstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	República de Kazajstán
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	República de Kazajstán
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	República de Kazajstán
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	República de Kazajstán
MIRAS	AK-0402-09	MIF	República de Kazajstán
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	República de Kazajstán
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	República de Kazajstán
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	República de Kazajstán
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	República de Kazajstán
SCAT	AK-0420-10	VSV	República de Kazajstán
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	República de Kazajstán
SKYJET	AK-0398-09	SEK	República de Kazajstán
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	República de Kazajstán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República de Kazajstán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
ASIAN AIR	36	AZZ	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República Kirguisa
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	EEA	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa

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
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
KYRGYZSTAN AIRLINE	Desconocido	KGA	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	SGL	República Kirguisa
SKY WAY AIR	21	SAB	República Kirguisa
TRAST AERO	05	TSJ	República Kirguisa
VALOR AIR	07	VAC	República Kirguisa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades responsables de la supervisión normativa de la República Gabonesa, excepto Gabon Airlines, Afrijet y SN2AG, incluidas en el anexo B, en particular:			República Gabonesa
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	República Gabonesa
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Mauritania responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Mauritania
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	República Islámica de Mauritania
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Mozambique responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES - LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	República de Mozambique

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
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 de 2010	MXE	República de Mozambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 de 2010	Desconocido	República de Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
CFA MOZAMBIQUE	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
AEROVISÃO DE MOÇAMBIQUE	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
SAFARI AIR	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 de 2010	Desconocido	República de Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 de 2010	Desconocido	República de Mozambique
CFM-TTA SA	07 de 2010	Desconocido	República de Mozambique
AERO-SERVIÇOS SARL	08 de 2010	Desconocido	República de Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	06 de 2010	Desconocido	República de Mozambique
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Filipinas responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Filipinas
AEROMAJESTIC	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Desconocido	República de Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	República de Filipinas
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconocido	República de Filipinas
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Desconocido	República de Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Desconocido	República de Filipinas
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Desconocido	República de Filipinas
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Desconocido	República de Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconocido	República de Filipinas
BEACON	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Desconocido	República de Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Desconocido	República de Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	República de Filipinas

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
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Desconocido	República de Filipinas
CM AERO	4AN2000001	Desconocido	República de Filipinas
CORPORATE AIR	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Desconocido	República de Filipinas
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconocido	República de Filipinas
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Desconocido	República de Filipinas
HUMA CORPORATION	2009014	Desconocido	República de Filipinas
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Desconocido	República de Filipinas
INTERISLAND	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República de Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconocido	República de Filipinas
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Desconocido	República de Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconocido	República de Filipinas
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Desconocido	República de Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconocido	República de Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Desconocido	República de Filipinas
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	República de Filipinas
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Desconocido	República de Filipinas
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Desconocido	República de Filipinas
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	República de Filipinas
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Desconocido	República de Filipinas
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Desconocido	República de Filipinas
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Desconocido	República de Filipinas
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	República de Filipinas

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Desconocido	República de Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Desconocido	República de Filipinas
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Desconocido	República de Filipinas
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	República de Filipinas
WORLD AVIATION, CORP.	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconocido	República de Filipinas
YOKOTA AVIATION, INC.	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
ZENITH AIR, INC.	2009012	Desconocido	República de Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	República de Filipinas
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Santo Tomé y Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Santo Tomé y Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Santo Tomé y Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Santo Tomé y Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona

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

ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204	Toda la flota salvo: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽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
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazajstán	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo B-767, 4 aeronaves de tipo B-757, 10 aeronaves de tipo A319/320/321, 5 aeronaves de tipo Fokker 50	Toda la flota salvo: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Reino de los Países Bajos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	República de Ghana	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo DC8-63F	Toda la flota salvo: 9G-TOP y 9G-RAC	República de Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Boeing B-737-300, 2 aeronaves de tipo ATR 72-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-320 y 3 aeronaves de tipo DHC 6-300	Toda la flota salvo: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	República de Madagascar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras

⁽¹⁾ Se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a las compañías aéreas enumeradas en el anexo B si estas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda la flota salvo: TR-LHP	República Gabonesa
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: 14 aeronaves de tipo A-300, 8 aeronaves de tipo A-310, 1 aeronave B-737	Toda la flota salvo: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBB EP-IBQ EP-AGA	República Islámica de Irán
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Reino Hachemí de Jordania	Toda la flota salvo: 8 aeronaves de tipo Boeing B-737, 2 aeronaves de tipo Airbus A-310, 1 aeronave de tipo Airbus A-320	Toda la flota salvo: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Reino Hachemí de Jordania
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: 5 aeronaves de tipo Boeing B-777 y 4 aeronaves de tipo Boeing B-737-700	Toda la flota salvo: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	República de Angola

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

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

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

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