

REGLAMENTO (CE) Nº 1144/2009 DE LA COMISIÓN

de 26 de noviembre de 2009

que modifica el Reglamento (CE) nº 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,

3922/91, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil ⁽³⁾.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 4,

(5) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de las compañías aéreas afectadas fueron también consultadas por la Comisión y, en algunos casos, por algunos Estados miembros.

(6) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las presentaciones de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) y de la Comisión sobre los proyectos de asistencia técnica desarrollados en países afectados por el Reglamento (CE) nº 2111/2005. Se le ha informado de las peticiones de proseguir la asistencia técnica y la cooperación a fin de mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil para resolver cualquier incumplimiento de las normas internacionales aplicables.

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (CE) nº 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, establece la lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) nº 2111/2005 ⁽²⁾.

(7) El Comité de Seguridad Aérea, asimismo, ha sido informado de las medidas de ejecución adoptadas por la AESA y los Estados miembros para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las tareas de mantenimiento de aeronaves matriculadas en la Comunidad Europea y explotadas por compañías aéreas certificadas por autoridades de aviación civil de terceros países.

(2) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 2111/2005, algunos Estados miembros han comunicado a la Comisión información pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. También algunos países terceros han comunicado información pertinente. Por tanto, procede actualizar la lista comunitaria.

(8) Es preciso, pues, modificar el Reglamento (CE) nº 474/2006.

(3) Todas las compañías aéreas afectadas fueron informadas por la Comisión, directamente o, cuando ello no fue posible, a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales por los que podía imponérseles una prohibición de explotación dentro de la Comunidad o modificarse las condiciones de esa prohibición en el caso de las compañías ya incluidas en la lista comunitaria.

Compañías aéreas de la Comunidad

(4) La Comisión brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar la documentación facilitada por los Estados miembros, así como de presentar observaciones por escrito y hacer un presentación oral, en un plazo de diez días hábiles, ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea establecido por el Reglamento (CE) nº

(9) Sobre la base de la información derivada de las inspecciones en pista realizadas a las aeronaves de algunas compañías comunitarias en el marco del programa SAFA, así como de otras inspecciones y auditorías en ámbitos específicos llevadas a cabo por las respectivas autoridades nacionales de aviación, algunos Estados miembros han adoptado determinadas medidas de ejecución. Han informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de las siguientes medidas: las autoridades competentes de Lituania revocaron el Certificado de Operador Aéreo (AOC) de FLYLAL Lithuanian Airlines, y las autoridades españolas iniciaron el procedimiento para suspender el AOC de Euro Continental el 30 de octubre de 2009.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

⁽³⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

Albanian Airlines MAK

- (10) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea Albanian Airlines MAK, certificada en Albania, incurre en graves deficiencias de seguridad. Estas deficiencias fueron detectadas por Francia, Alemania e Italia, así como por otros Estados de la CEAC, durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾. Estas deficiencias se han observado principalmente en aeronaves de tipo MD-82.
- (11) Albanian Airlines MAK respondió adecuada y oportunamente a la investigación de las autoridades de aviación civil de Francia, Alemania e Italia sobre las medidas correctoras aplicadas para corregir esas deficiencias de seguridad.
- (12) No obstante, las autoridades competentes de Albania (DGCA) confirmaron que las deficiencias detectadas en las inspecciones del SAFA aludían, de hecho, a deficiencias sistémicas en las operaciones y el sistema de calidad de Albanian Airlines MAK. La DGCA realizó una investigación pormenorizada del cumplimiento por la compañía de las normas de seguridad aplicables, al término de la cual decidió imponerle restricciones de explotación y cambios estructurales. En concreto, la DGCA informó al Comité de Seguridad Aérea de que la flota de la compañía se había reducido de tres a dos aeronaves y que la aeronave de tipo MD-82 con matrícula ZA-ASA se había retirado de su AOC y se había dado de baja el 1 de octubre de 2009. Además, el 23 de octubre la DGCA limitó la actividad de la compañía a las operaciones y los destinos existentes en aquella fecha, y pidió a la compañía que cambiara con efecto inmediato su gestión y reforzara los sistemas de gestión de calidad y de gestión de seguridad.
- (13) El 11 de noviembre, la DGCA hizo presentaciones al Comité de Seguridad Aérea, las cuales confirmaron que estas medidas correctoras se han aplicado y se considera que van a resolver con eficacia las deficiencias de seguridad detectadas.
- (14) Las autoridades competentes de Albania han demostrado haber actuado para garantizar la supervisión de la seguridad de Albanian Airlines MAK.
- (15) Se invita a las autoridades competentes de Albania a impulsar la aplicación del plan de medidas contemplado en el considerando (32) del Reglamento (CE) n° 787/2007 ⁽²⁾, y se les recuerda su compromiso, recogido en el considerando (33) de dicho Reglamento, de no expedir ningún AOC más hasta que se haya aplicado con éxito el programa de reestructuración. Ante esta perspectiva, se invita a Albania a acelerar el desarrollo de capacidades de la DGCA para garantizar que la supervisión permanente de las compañías certificadas en Albania se lleva a cabo de manera sostenible y con arreglo a las normas de seguridad aplicables.

- (16) La Agencia Europea de Seguridad Aérea efectuará una inspección de normalización en Albania a principios de 2010 con el fin de controlar la aplicación de los requisitos de seguridad pertinentes por parte de las autoridades competentes y las empresas bajo su control.

Egypt Air

- (17) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 619/2009 ⁽³⁾, y tras la presentación del plan de medidas correctoras en junio de 2009, las autoridades competentes de Egipto han presentado cuatro informes mensuales relativos a julio, agosto, septiembre y octubre de 2009, en los que se indica el estado actual de aplicación de las medidas según las verificaciones de dichas autoridades. Además de estos informes, cuya atención la centran las inspecciones en pista de las aeronaves de Egypt Air, se pidió a las autoridades competentes de Egipto que facilitaran los informes de auditoría sobre las tareas de mantenimiento, el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones de vuelo elaborados respecto a la compañía. El 10 de noviembre las autoridades competentes de Egipto presentaron el informe de la inspección de la base de Egypt Air realizada en octubre de 2009, que condujo a la renovación del AOC de la compañía aérea. No se transmitieron los informes de auditoría relativos al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones de vuelo y de suelo. Los documentos facilitados muestran que, si bien la compañía ha realizado progresos significativos, se prevén mejoras en las áreas de mantenimiento e ingeniería y operaciones.
- (18) Asimismo, las autoridades competentes de Egipto se han comprometido a facilitar información sobre la resolución satisfactoria de una serie de problemas detectados previamente, con motivo de las inspecciones en pista de las aeronaves de Egypt Air en 2008 y 2009. A tal fin, se dirigieron también a algunos Estados miembros en los que Egypt Air había sido objeto de inspecciones en pista en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2008 y el 30 de septiembre de 2009. El proceso de resolución de estos problemas está en curso y se verificará con carácter periódico.
- (19) El Comité de Seguridad Aérea reconoce los esfuerzos de la compañía aérea para completar las medidas necesarias a fin de restablecer la seguridad, así como la clara disposición a cooperar que han mostrado tanto la compañía como las autoridades competentes de Egipto. No obstante, habida cuenta del alcance del plan de medidas correctoras y de la necesidad de ofrecer soluciones sostenibles a las numerosas deficiencias de seguridad detectadas previamente, se pide a las autoridades competentes de Egipto que sigan presentando informes mensuales sobre la verificación de la aplicación de dicho plan y la resolución de los problemas detectados en las inspecciones del SAFA, junto con cualesquiera otros informes de auditoría que realicen respecto a Egypt Air.

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

⁽²⁾ DO L 175 de 5.7.2007, p. 12.

⁽³⁾ DO L 182 de 15.7.2009, p. 4.

(20) Una vez completado el plan de medidas correctoras, las autoridades competentes de Egipto deberían efectuar una auditoría final y comunicar sus resultados a la Comisión junto con cualesquiera recomendaciones. La Comisión se reserva el derecho a verificar la aplicación de las medidas correctoras por parte de la compañía en una visita que realizará la Agencia Europea de Seguridad Aérea con la asistencia de los Estados miembros. Entretanto, los Estados miembros seguirán garantizando que el número de inspecciones de Egypt Air se intensifique para que pueda servir de base a una nueva evaluación de la situación en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.

Yemenia Yemen Airways

(21) Con arreglo a los Reglamentos (CE) n° 715/2008 y (CE) n° 1131/2008 ⁽¹⁾, los Estados miembros siguieron verificando el cumplimiento efectivo por parte de Yemenia de las normas de seguridad aplicables mediante inspecciones en pista periódicas de las aeronaves de esta compañía que aterrizan en aeropuertos comunitarios. En 2009 Francia, Alemania, Italia y el Reino Unido comunicaron tales inspecciones. La Comisión recibió documentación que acredita que la compañía reaccionó de manera adecuada y oportuna para resolver los problemas detectados en estas inspecciones.

(22) Tras la adopción del Reglamento (CE) n° 619/2009, la Comisión recibió información adicional de las autoridades competentes de la República de Yemen, así como de la compañía Yemenia Yemen Airways, sobre la aplicación del plan de medidas correctoras en las áreas de mantenimiento y operaciones.

(23) Las autoridades competentes de la República de Yemen informaron a la Comisión de la verificación de las instalaciones de mantenimiento de Yemenia efectuada tras la suspensión de la aprobación de organismo de mantenimiento EASA.145.0177, a fin de evaluar el cumplimiento de la norma yemení YCAR-145 por parte de la compañía. Dichas autoridades presentaron un plan revisado de medidas correctoras de Yemenia, con fecha de 15 de septiembre de 2009, tras la auditoría del organismo de mantenimiento de Yemenia efectuada por la autoridad de aviación civil y meteorología (CAMA) con arreglo a los requisitos nacionales (YCAR-145), junto con una auditoría de seguimiento del CAMA con fecha de 20 de septiembre de 2009. Ambos documentos mostraban que se han cerrado todos los casos de deficiencias. Además, en la reunión del Comité de Seguridad Aérea de 10 de noviembre de 2009, el CAMA facilitó documentación de apoyo individualizada para la declaración de clausura.

(24) Además, el Comité de Seguridad Aérea fue informado de que, en esa fase, la AESA y las autoridades competentes de Francia valoraban positivamente la aplicación de las

medidas correctoras por parte de Yemenia para recuperar su aprobación de mantenimiento.

(25) Se reconocen los esfuerzos desplegados por Yemenia para corregir las deficiencias de seguridad detectadas en las distintas auditorías. Se señala la conclusión por Yemenia del plan de medidas correctoras en el área de mantenimiento, tal como se indica en las evaluaciones efectuadas en este ámbito por el CAMA. La AESA y los Estados miembros van a organizar lo antes posible una visita sobre el terreno a Yemen para verificar la situación de la seguridad de Yemenia con el fin de evaluar el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad y la capacidad del CAMA de garantizar la supervisión de la seguridad de la aviación civil en Yemen.

(26) Los Estados miembros verificarán sistemáticamente el cumplimiento efectivo por Yemenia de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de esta compañía con arreglo al Reglamento (CE) n° 351/2008. El Comité de Seguridad Aérea revisará este caso en su próxima reunión.

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

(27) La República Democrática del Congo informó a la Comisión de la retirada de las licencias de explotación de las siguientes compañías aéreas: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines y Espace Aviation Service. Estas compañías cesaron su actividad el 30 de julio de 2009.

(28) Además, la República Democrática del Congo informó a la Comisión de la retirada de las licencias de explotación de una serie de compañías aéreas respecto a las cuales la Comisión no tenía información previa de que tenían licencia de explotación. Se trata de las siguientes: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport y Brooks Trading. Estas compañías cesaron su actividad el 30 de julio de 2009.

(29) En vista de lo anterior, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que las compañías aéreas citadas, con licencia de la República Democrática del Congo, no cumplen las normas de seguridad pertinentes y deben, por tanto, retirarse del anexo A.

⁽¹⁾ DO L 197 de 25.7.2008, p. 39, y DO L 306 de 15.11.2008, p. 49.

Compañías aéreas de Yibuti

- (30) Existen pruebas fehacientes de la insuficiente capacidad de las autoridades responsables de la supervisión de las compañías aéreas con licencia de Yibuti para subsanar las deficiencias de seguridad, tal como demostraron los resultados de la auditoría efectuada en Yibuti por la OACI en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) en marzo de 2008. En dicha auditoría se señalaban numerosas deficiencias significativas acerca de la capacidad de las autoridades de aviación civil de Yibuti para desempeñar su misión de supervisión de la seguridad aérea. Cuando finalizó la auditoría de la OACI, más del 96 % de las normas de la OACI no se aplicaba.
- (31) Hay pruebas de la insuficiente capacidad de las autoridades competentes de Yibuti para subsanar de manera efectiva los resultados de no conformidad establecidos por la OACI, tal como demuestra el hecho de que la OACI considera en su informe final de febrero de 2009 que una parte muy significativa de las medidas correctoras propuestas o aplicadas por dichas autoridades no subsanan realmente las deficiencias observadas. En materia de operaciones de transporte aéreo, en particular, más de un tercio de las medidas propuestas por Yibuti no fueron consideradas plenamente aceptables por la OACI.
- (32) Además, la OACI comunicó a todos los Estados parte del Convenio de Chicago un problema de seguridad significativo a fin de notificarles que Yibuti no ha establecido un sistema fiable para la supervisión de las compañías aéreas a las que las autoridades competentes de Yibuti han expedido certificados de operador aéreo (AOC), ni tampoco un plan de medidas aceptable para resolver esta situación.
- (33) Habida cuenta de las consideraciones expuestas, la Comisión ha entablado consultas con las autoridades competentes de Yibuti, expresándoles las serias dudas que alberga acerca de la seguridad de las operaciones de las compañías aéreas con licencia de ese país, y solicitando aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes para dar respuesta a las conclusiones y observaciones de la OACI sobre la aceptabilidad de las medidas correctoras.
- (34) Las autoridades competentes de Yibuti (DACM) informaron a la Comisión de retrasos en la aplicación del plan de medidas para abordar los problemas señalados por la OACI; sólo se considera clausurado un número reducido de casos. La DACM no facilitó detalles de las medidas adoptadas ni pruebas de la resolución satisfactoria de los problemas correspondientes. La DACM no respondió a las observaciones formuladas por la OACI sobre la pertinencia de las treinta y cuatro medidas consideradas insuficientes por la OACI para resolver los problemas en cuestión.
- (35) La DACM confirmó que en 2002 y 2007 se produjeron dos accidentes mortales, de una aeronave de tipo Let 410 y de una aeronave de tipo Antonov 26. Sin embargo, no

facilitaron información sobre las investigaciones de los accidentes ni sobre las medidas adoptadas para determinar sus causas.

- (36) La DACM informó a la Comisión de que habían retirado el AOC de Djibouti Airlines el 30 de julio de 2009 y de que la compañía había cesado su actividad en aquella fecha. Asimismo, informó de la retirada del AOC de Daallo Airlines el 15 de septiembre. No obstante, Daallo Airlines sigue en posesión de una licencia de explotación y utiliza aeronaves de tipo DC-9 matriculadas en Comoras, aeronaves de tipo Antonov 24 matriculadas en Armenia y aeronaves de tipo Ilyushin 18 matriculadas en Kazajistán. No se facilitó la identidad de los operadores efectivos de estas aeronaves. Las autoridades competentes de Yibuti no han demostrado que estén en condiciones de desempeñar su misión de supervisión de las compañías aéreas con licencia en Yibuti.
- (37) Por tanto, la Comisión considera, sobre la base de los criterios comunes, que todas las compañías aéreas certificadas en Yibuti deben incluirse en la lista del anexo A.

Compañías aéreas de la República del Congo

- (38) La OACI realizó una auditoría del USOAP en la República del Congo en noviembre de 2008. La constatación que figura a continuación dio lugar a un problema de seguridad significativo: «La ANAC (autoridad nacional de aviación civil) ha expedido una serie de certificados de operador aéreo (AOC) sin haber definido y establecido previamente un proceso para la certificación y la supervisión permanente de los operadores aéreos. En consecuencia, estos AOC se han expedido sin que la ANAC haya garantizado el cumplimiento de las normas del anexo 6 del Convenio de Chicago ni de las disposiciones del documento de la OACI 8335 por parte de los operadores. Además, hay compañías que están operando con una licencia de explotación provisional y sin AOC». Este problema de seguridad significativo sigue vigente.
- (39) En esta auditoría de la OACI, se constataron sesenta y tres casos de inaplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales. Por consiguiente, la República del Congo presentó un plan de medidas correctoras. No obstante, más de un tercio de las medidas correctoras propuestas no fueron aceptadas por la OACI.
- (40) El 26 de agosto de 2009, un avión de carga explotado por la compañía Aero Fret Business, certificada en la República del Congo, sufrió un accidente cerca del aeropuerto de Brazzaville en el que murieron los seis ocupantes. Al ser el Estado de suceso, la República del Congo es responsable de la investigación de seguridad, que debe llevarse a cabo con arreglo a las disposiciones del anexo 13 del Convenio de Chicago a fin de determinar las causas y evitar que se repita un accidente de estas características. Con todo, la auditoría de la OACI detectó, además, once deficiencias en el ámbito de la investigación de accidentes en el Congo, respecto a las cuales seis medidas correctoras propuestas no se consideraron satisfactorias.

- (41) Las autoridades competentes de la República del Congo informaron a la Comisión en dos reuniones mantenidas en Bruselas que tenían previsto volver a certificar a tres operadores con la asistencia de expertos de la OACI. Asimismo, transmitieron sus decisiones de 15 de octubre de 2009 por las cuales se otorgaron sendos AOC para un periodo de un año a los operadores Aero-Service, Equiflight Services, Société Nouvelle Air Congo y Trans Air Congo. En la misma fecha, la autoridad competente de la República del Congo informó a las compa as Aero Fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation y Protocole Aviation de que sus AOC se habían retirado a la espera de que se examinara la documentación necesaria requerida para obtener un AOC nuevo. Además, se retiraron los AOC a las siguientes compa as: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne A rienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines y United Express Service. No obstante, estas autoridades no demostraron que el proceso de certificación seguido para la expedición de los AOC se haya ajustado a las normas pertinentes de la OACI ni que la supervisión de las compa as aéreas a las que se han expedido AOC se haya llevado a cabo en cumplimiento de esas normas.
- (42) Las autoridades competentes de la República del Congo remitieron envíos al Comité de Seguridad Aérea sobre las medidas adoptadas para resolver el problema de seguridad significativo planteado por la OACI, así como otros casos de incumplimiento señalados en el informe de auditoria del USOAP de la OACI. La Comisión toma nota de todas las medidas adoptadas hasta la fecha por las autoridades competentes de la República del Congo y les insta a intensificar sus esfuerzos para aplicar medidas correctoras sostenibles. La Comisión seguir  controlando de manera rigurosa, en cooperación con la OACI, cualquier evolución que se produzca en el sector de la aviación civil en la República del Congo, y está dispuesta a ofrecer asistencia técnica para reforzar la capacidad administrativa y técnica de la autoridad responsable en materia de supervisión de este país.
- (43) No obstante, las autoridades competentes de la República del Congo no han demostrado tener capacidad suficiente para aplicar las normas de seguridad pertinentes. Por consiguiente, y a la espera de una resolución sostenible de los casos de incumplimiento de las normas internacionales, incluido el problema de seguridad significativo, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que todas las compa as aéreas certificadas en la República del Congo deben ser objeto de una prohibición de explotación e incluirse en el anexo A.
- (44) Hay pruebas fehacientes de que la compa a aérea Executive Jet Services, certificada en Santo Tomé y Príncipe, incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Bélgica y Francia durante las inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾. Executive Jet Services no respondió adecuadamente ni ha demostrado haber subsanado con éxito estas deficiencias de manera sostenible.
- (45) Hay pruebas fehacientes de que la compa a aérea STP Airways, certificada en Santo Tomé y Príncipe, incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Francia y el Reino Unido durante las inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽²⁾. No obstante, STP Airways respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Francia sobre la seguridad de sus operaciones.
- (46) Hay pruebas de que algunas compa as aéreas que est n sujetas en la actualidad a una prohibición de explotación en la Comunidad Europea han venido trasladando parte de su actividad a Santo Tomé y Príncipe.
- (47) En concreto, hay pruebas fehacientes de que la compa a aérea Hewa Bora Airways, con licencia de la República Democrática del Congo y actualmente sujeta a una prohibición de explotación en la Comunidad, sigue utilizando, con arreglo a un contrato *lease-back* (arrendamiento retroactivo) la aeronave de tipo Boeing 767 con el número de serie 23178, dada de baja de la República Democrática del Congo y matriculada en Santo Tomé y Príncipe con la marca de matricula S9-TOP ⁽³⁾.
- (48) Además, la compa a Africa's Connection utiliza la aeronave de tipo Dornier 228 con número de serie 8068, matriculada en Santo Tomé y Príncipe con la marca de matricula S9-RAS, una aeronave matriculada anteriormente en Gab n y explotada por SCD Aviation, certificada en Gab n, que actualmente está sujeta a una prohibición de explotación en la Comunidad.
- (49) Además, hay pruebas fehacientes de que la compa a aérea British Gulf International, certificada en Santo Tomé, es la misma compa a British Gulf International certificada anteriormente en Kirguistán y que fue objeto de una prohibición de explotación en octubre de 2006 ⁽⁴⁾. Además, British Gulf International sigue utilizando la aeronave de tipo Antonov 12 con número de serie 401901. Una aeronave de este tipo explotada por la compa a sufrió un accidente en Habaniya (Irak) el 13 de noviembre de 2008 con el resultado de pérdida total de la aeronave y seis muertos.
- (50) Teniendo en cuenta esta situación, la Comisión ha entablado consultas con las autoridades competentes de Santo Tomé y Príncipe, a las que ha expresado su grave preocupación por la seguridad de las operaciones de Executive Jet Services y STP Airways y por el traslado al registro de matricula de Santo Tomé de aeronaves utilizadas por compa as sujetas actualmente a una prohibición de explotación en la Comunidad, y ha pedido aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes para responder a esta inquietud.

Compa as aéreas de Santo Tomé y Príncipe

- (44) Hay pruebas fehacientes de que la compa a aérea Executive Jet Services, certificada en Santo Tomé y Príncipe, incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Bélgica y Francia durante las inspecciones en pista realizadas en el marco del pro-

⁽¹⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽²⁾ CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

⁽³⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽⁴⁾ DO L 283 de 14.10.2006, p. 28.

- (51) Las autoridades competentes de Santo Tomé (INAC) informaron a la Comisión de que, en el proceso de nueva matriculación de Executive Jet Services, el 26 de octubre de 2009 decidieron suspender con carácter provisional las operaciones de la aeronave de tipo Boeing 767 con el número de serie 23178 y con marca de matrícula S9-TOP utilizada por esta compañía.
- (52) Executive Jet Services pidió ser oída por el Comité de Seguridad Aérea, al que informó de las medidas adoptadas para resolver las deficiencias detectadas en el programa SAFA.
- (53) El INAC informó a la Comisión de que, en el proceso de nueva matriculación de STP Airways, el 26 de octubre decidieron suspender las operaciones de dos aeronaves de tipo Boeing 767 con números de serie 25411 (marca de matrícula desconocida) y 26208 (marca de matrícula S9-DBY), que a continuación fueron dadas de baja. El INAC comunicó que, aunque STP Airways tiene un AOC vigente, en él no figura actualmente ninguna aeronave.
- (54) STP Airways pidió ser oída por el Comité de Seguridad Aérea e informó de las medidas adoptadas para resolver las deficiencias detectadas en el programa SAFA. Confirmó que no tiene ninguna aeronave en funcionamiento y que tiene previsto pedir la suspensión de su AOC.
- (55) El INAC informó de que han expedido trece AOC, tres de los cuales se presentaron como suspendidos o retirados. No obstante, el INAC no facilitó pruebas de la suspensión o retirada de las relativas a las compañías Sky Wind, Styron Trading y Jet Line.
- (56) La documentación presentada por el INAC muestra que más de la mitad de las compañías aéreas con AOC vigentes expedidos por estas autoridades ejercen su actividad predominantemente fuera de Santo Tomé y Príncipe. En concreto, British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliath Air, Transafrik International Ltd, Transcarga y Transliz Aviation no tienen Santo Tomé como lugar principal de actividad, tal como muestran su respuesta a una petición de información de la Comisión y las direcciones mencionadas en sus respectivos AOC.
- (57) El INAC no demostró el cumplimiento de sus obligaciones en materia de supervisión de la seguridad de las compañías aéreas matriculadas en Santo Tomé y Príncipe de conformidad con las normas de seguridad internacionales, dado que una parte sustancial de estas compañías no opera en Santo Tomé con carácter regular y que el INAC declaró que en parte confía en la supervisión de las autoridades competentes de los Estados en los que se llevan a cabo de manera efectiva las operaciones. No obstante, no presentó los acuerdos correspondientes con esas autoridades.
- (58) Además, un análisis de los AOC expedidos por las autoridades competentes de Santo Tomé y Príncipe reveló incoherencias sustanciales en relación con la aprobación de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las flotas utilizadas, la aprobación del transporte de productos peligrosos y la autorización de operaciones con baja visibilidad, lo que no pudo aclararse en las consultas.
- (59) Hay pruebas de una elevada tasa de accidentes que afectan a compañías certificadas en Santo Tomé y Príncipe. El INAC confirmó cuatro accidentes mortales que afectaron a aeronaves de tipo Antonov 12, Ilyushin 76 y DHC 6 explotadas por compañías registradas en Santo Tomé y Príncipe. En respuesta a esta situación, el INAC indicó que el 21 de febrero de 2009 había decidido suspender todas las operaciones de aeronaves de tipo Antonov 12 matriculadas en Santo Tomé y Príncipe. No obstante, confirmó que las compañías British Gulf International, Transliz Aviation y Goliath Air, certificadas en Santo Tomé y Príncipe, siguen operando con aeronaves de este tipo.
- (60) Hay indicios de falta de disposición de las autoridades competentes de Santo Tomé y Príncipe para cumplir las normas de seguridad internacionales, tal como demuestra el hecho de que Santo Tomé y Príncipe haya aplazado repetidamente la auditoría de la OACI en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP). La auditoría de la OACI programada para mayo de 2007 y abril de 2008 no pudo llevarse a cabo en las fechas previstas.
- (61) Por tanto, la Comisión considera, sobre la base de los criterios comunes, que las compañías aéreas certificadas en Santo Tomé y Príncipe no cumplen las normas de seguridad pertinentes y deben, por tanto, incluirse en la lista del anexo A.

Compañías aéreas de Ucrania

Ukraine Cargo Airways

- (62) Las autoridades competentes de Ucrania informaron a la Comisión el 22 de septiembre de su decisión nº 574, de 17 de agosto de 2009, de poner fin a las operaciones en virtud del AOC nº 145 de 20 de noviembre de 2008, del que era titular Ukraine Cargo Airways, con efecto a partir de la fecha de la decisión. En su presentación del 11 de noviembre de 2009 ante el Comité de Seguridad Aérea, las autoridades competentes de Ucrania confirmaron que «la compañía Ukraine Cargo Airways no figura entre las compañías aéreas registradas en Ucrania».

- (63) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, esta compañía debe ser retirada de la lista del anexo A.

Volare

- (64) El 31 de julio de 2009 las autoridades competentes de Ucrania informaron a la Comisión de su decisión n^o 357, de 25 de mayo de 2009, de retirar con efecto inmediato el AOC de la compañía ucraniana Volare.

- (65) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, esta compañía debe ser retirada de la lista del anexo A.

Motor Sich

- (66) El 27 de octubre de 2009, tras la adopción del Reglamento (CE) n^o 619/2009, un equipo de expertos dirigido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea visitó la compañía ucraniana Motor Sich (MSI) para verificar el estado de aplicación de las medidas correctoras y la subsanación efectiva de las deficiencias de seguridad detectadas previamente a fin de lograr una solución sostenible al respecto.

- (67) El informe de la visita del equipo de expertos señalaba que MSI demostró haber analizado las raíces de los problemas detectados en las inspecciones del SAFA. Al parecer, este análisis y el plan de medidas correctoras que se deriva de él están abordando correctamente los problemas en cuestión. Durante la visita, MSI declaró que los problemas planteados por el SAFA sobre su flota de aeronaves han sido abordados y resueltos, lo que incluye la implantación del EGPWS (sistema avanzado de alerta en caso de aproximación al suelo) y la instalación de arneses en los asientos de la cabina de vuelo y de redes de sujeción de carga. Asimismo, señaló que se han establecido gráficos para el cálculo del rendimiento de despegue para todos los tipos de aeronave y para todas las pistas en uso. El equipo dirigido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea se ha asegurado, tras la inspección física y/o la revisión de la documentación, de: a) la adaptación de los arneses de los asientos de la cabina de vuelo de las aeronaves de los tipos AN-12, AN-72 y YAK-40; b) la instalación en la cabina de vuelo de máscaras de oxígeno de rápida colocación en los AN-12 (en la fecha de la visita, tal como comprobó el equipo, su instalación en las aeronaves de tipo UR-11316 estaba en curso); c) la instalación del sistema EGPWS en las aeronaves de los tipos AN-12 y AN-140; d) los gráficos de rendimiento de despegue, para todas las pistas que actualmente están en uso, de las aeronaves de los tipos AN-12 y YAK-40. En su presentación ante el Comité de Seguridad Aérea, las autoridades competentes de Ucrania confirmaron que la compañía tiene capacidad para aplicar el sistema de gestión de calidad y se comprometieron a informar a la Comisión de los resultados de la verificación que va a efectuarse a este respecto.

- (68) En lo que se refiere a las operaciones de vuelo, durante la visita el equipo examinó muestras, en particular, de las listas de equipo mínimo (MEL), de los manuales de operaciones, del sistema de limitación del tiempo de vuelo, de la documentación y los procedimientos de control de operaciones y despacho de vuelos, así como de las carpetas de vuelo entregadas y cumplimentadas. No se observaron discrepancias con las normas de la OACI. Además, durante la visita MSI demostró al equipo que analiza los datos de vuelo registrados en la totalidad de los vuelos de todas las aeronaves utilizadas.

- (69) La compañía solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea e hizo presentaciones el 11 de noviembre de 2009, en las cuales presentó información escrita en apoyo de las medidas correctoras aplicadas para resolver las deficiencias de seguridad detectadas previamente.

- (70) Tras las presentaciones de las autoridades competentes de Ucrania y de la compañía del 11 de noviembre de 2009, el Comité de Seguridad Aérea pidió que la Administración Estatal de Aviación facilitara, para poder determinar si la retirada de Motor Sich está justificada, la siguiente información: a) una auditoría en la que se verificara el sistema de gestión de calidad de la compañía; b) la confirmación de que todas las aeronaves de Motor Sich que realizan vuelos internacionales están equipadas conforme a las normas de la OACI, en particular: i) de arneses en los asientos de la cabina de vuelo de las aeronaves de los tipos AN-12, AN-72 y YAK-40; ii) de máscaras de oxígeno de rápida colocación en la cabina de vuelo de los AN-12; iii) del sistema EGPWS en las aeronaves de los tipos AN-12 y AN-140; c) la confirmación de que los datos sobre el rendimiento de despegue relativos a todas las pistas que Motor Sich utiliza en la actualidad para las aeronaves AN-12 y YAK-40 están disponibles en el manual de operaciones; d) pruebas de la resolución satisfactoria de los treinta y ocho problemas detectados en 2009 por la Administración Estatal de Aviación de Ucrania en sus actividades de supervisión de la compañía. Las autoridades competentes de Ucrania presentaron esta información el 16 de noviembre.

- (71) Una vez recibida de las autoridades competentes de Ucrania la información solicitada, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que Motor Sich debe retirarse del anexo A.

UMAir

- (72) El 28 de octubre de 2009, tras la adopción del Reglamento (CE) n^o 619/2009, un equipo de expertos de la CE visitó la compañía ucraniana UMAir para verificar el estado de aplicación de las medidas correctoras y la subsanación efectiva de las deficiencias de seguridad detectadas previamente a fin de lograr una solución sostenible de estos problemas.

- (73) En la visita, se presentó al equipo un plan actualizado de medidas correctoras que indicaba que el responsable de la gestión de calidad había completado una revisión de las medidas correctoras aplicadas. Sin embargo, la verificación del estado de las deficiencias señaladas por un equipo de expertos de la CE en una visita a esta compañía realizada el 28 de mayo de 2009 mostró que, si bien desde aquella visita se habían realizado esfuerzos significativos para resolver adecuadamente los casos de deficiencias señalados, algunos problemas que afectaban a la seguridad de vuelo (control de los datos de vuelo en las aeronaves DC-9) y al mantenimiento de la aeronavegabilidad, las tareas de mantenimiento y la ingeniería (aún no se utiliza el programa de control del estado de los motores en los DC-9 y los MD-80) no podían considerarse aún resueltos. Asimismo, se señaló una deficiencia nueva en relación con las operaciones de vuelo debido a una discrepancia observada en la lista de equipo mínimo (MEL) de las aeronaves de tipo DC-9.
- (74) En la reunión del Comité de Seguridad Aérea del 11 de noviembre de 2009, UMAir declaró que había solicitado una limitación de su AOC con objeto de excluir los vuelos a la Comunidad de aeronaves DC-9. Las autoridades competentes de Ucrania expidieron el 11 de noviembre de 2009 un AOC nuevo que excluye los vuelos a la Unión Europea con este tipo de aeronave.
- (75) Se toma nota de las mejoras conseguidas por UMAir desde la visita de los expertos de la CE en mayo de 2009, así como de las limitaciones impuestas al AOC de la compañía. Dados los significativos esfuerzos realizados por la compañía para garantizar la seguridad de las operaciones en cumplimiento de las normas internacionales, debe permitírsele reanudar sus operaciones con destino a la Comunidad con una parte de su flota.
- (76) Por tanto, sobre la base de los criterios comunes, debe trasladarse a UMAir del anexo A al anexo B y, de esta manera, permitírsele reanudar sus operaciones con destino a la Comunidad con la aeronave de tipo MD-83 con marca de matrícula UR-CFF.

Supervisión global de la seguridad de las compañías aéreas de Ucrania

- (77) Tal como establece el Reglamento (CE) n° 619/2009, la Comisión ha seguido controlando de manera rigurosa la aplicación de las distintas medidas presentadas por el Comité de Seguridad Aérea el 1 de julio de 2009. A tal fin, un equipo comunitario de expertos visitó la Administración Estatal de Aviación de Ucrania del 26 al 29 de octubre. El objetivo de esta visita era verificar el estado de aplicación de las medidas correctoras propuestas para subsanar los casos de deficiencias planteados en el informe de la visita efectuada por los expertos comunitarios del 25 al 29 de mayo de 2009, así como los señala-

dos en el plan de medidas correctoras presentado por la Administración Estatal de Aviación de Ucrania el 23 de junio para reforzar la supervisión de la seguridad de las compañías sujetas a su control normativo.

- (78) El informe de la visita indica que, de los treinta y tres casos señalados en la visita de mayo de 2009, catorce pueden considerarse resueltos sobre la base de las pruebas facilitadas por las autoridades competentes de Ucrania. Diecinueve casos siguen abiertos.
- (79) Se toma nota de las mejoras conseguidas por las autoridades competentes desde la visita de mayo de 2009 y, en particular, del incremento de las actividades de supervisión de las compañías aéreas ucranianas y la retirada de un número significativo de aeronaves del registro de matrícula ucraniano (más de 800 aeronaves de las 1 600 en 2008). Se invita a las autoridades a intensificar sus esfuerzos para reforzar la supervisión de la seguridad.

Ariana Afghan Airlines

- (80) Sobre la base de la documentación facilitada por la propia compañía, la Comisión observó que Ariana Afghan Airlines ha introducido cambios en la gestión, ha contratado a expertos externos para ayudar a reconfigurar sus políticas, procedimientos y manuales, y ha adquirido dos aeronaves Airbus A310 para cuya explotación cuenta con el respaldo de Turkish Technic. Asimismo, observó la intención de la compañía de someterse a una auditoría de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
- (81) El Ministerio de Transporte y Aviación Civil de Afganistán (MoTCA) ha enviado un escrito en el que se exponen los avances conseguidos tanto por el MoTCA como por Ariana de cara al cumplimiento de las normas internacionales. Han confirmado que esta compañía ha introducido cambios sustanciales en el equipamiento de las aeronaves, la gestión y la documentación, pero que aún deben realizar una auditoría del operador, aunque estaba previsto completar una para finales de 2009. Así pues, el MoTCA aún no está en condiciones de confirmar si Ariana Afghan Airlines cumple las normas de la OACI y tiene un sistema efectivo en funcionamiento para la gestión de la seguridad. Aunque el MoTCA declaró que este año se habían llevado a cabo varias actividades de supervisión (por ejemplo, inspecciones en vuelo y en tierra), no proporcionó pruebas de sus resultados.
- (82) La Comisión observa que Ariana Afghan Airlines está avanzando en el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales. No obstante, a la espera de la presentación de pruebas complementarias que acrediten que la compañía ha subsanado las raíces de los problemas de seguridad detectados previamente, la Comisión ha concluido, sobre la base de los criterios comunes, que la compañía debe permanecer en el anexo A.

Compañías aéreas de Angola*TAAG Angola Airlines*

- (83) TAAG Angola Airlines está autorizada desde julio de 2009 a operar en Portugal, aunque solo con la aeronave de tipo Boeing 777-200 con marcas de matrícula D2-TED, D2-TEE, D2-TEF y en las condiciones establecidas en los considerandos 58 y 59 del Reglamento (CE) nº 619/2009 ⁽¹⁾.
- (84) La Comisión pidió a las autoridades competentes de Angola (INAVIC, instituto nacional de aviación civil) que facilitaran información sobre la supervisión de la compañía TAAG Angola Airlines, en particular sobre la supervisión reforzada de los vuelos a Portugal y sus resultados.
- (85) El INAVIC informó a la Comisión de que había reforzado la supervisión permanente de la compañía aérea, sobre todo mediante inspecciones en pista, y de que los resultados de estas inspecciones no revelaban deficiencias de seguridad o repetitivas.
- (86) TAAG Angola Airlines pidió ser oída por la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea, petición que fue atendida el 10 de noviembre de 2009, para facilitar información sobre los avances de su plan de medidas y el rendimiento de seguridad de sus operaciones con destino a Lisboa. Se señaló que se han realizado más de cien vuelos a Lisboa con aeronaves de tipo Boeing 777 sin ningún problema de seguridad y que TAAG fue certificada por el INAVIC el 23 de octubre de 2009 para realizar operaciones ETOPS de 120 minutos con el Boeing 777. Asimismo, la compañía pidió que su flota de B737-700 se beneficiara de las mismas disposiciones que la flota de B777.
- (87) Las autoridades competentes de Portugal confirmaron que los resultados de las inspecciones en pista de TAAG Angola Airlines que habían llevado a cabo desde que se reanudaron los vuelos a Lisboa no revelan deficiencias de seguridad o repetitivas.
- (88) En consecuencia, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que TAAG debe mantenerse en el anexo B a condición de que no realice más de diez vuelos semanales con las aeronaves de tipo Boeing B-777 con marcas de matrícula D2-TED, D2-TEE y D2-TEF o con las aeronaves de tipo Boeing B-737-700 con marcas de matrícula D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH y D2-TBJ de Luanda a Lisboa. Las autoridades angoleñas deberán efectuar inspecciones en pista de las aeronaves antes de cada vuelo a partir de Angola, y las autoridades portuguesas deberán efectuar inspecciones en pista de las aeronaves en Portugal. Esta medida reviste carácter temporal, y la Comisión revisará la situación sobre la base de toda la información disponible y, en concreto, de una evaluación de las autoridades competentes de Portugal.

Supervisión global de la seguridad de las compañías aéreas de Angola

- (89) El INAVIC señaló avances significativos en la resolución de los casos pendientes tras la última visita de evaluación de la seguridad de la UE de los días 8 a 11 de junio de 2009. En concreto, ha seguido actualizando las normas de explotación específicas en consonancia con los requisitos de la OACI y contratando a personal cualificado, sobre todo inspectores de operaciones de vuelo cualificados para las aeronaves Boeing 737-700, lo que ha supuesto un incremento global de las actividades de supervisión del 30 %.
- (90) El INAVIC señaló avances en la nueva certificación de compañías angoleñas, un proceso que se espera que culmine a finales de 2010, si bien, aparte de TAAG Angola Airlines, ninguna compañía ha obtenido aún una nueva certificación.
- (91) La Comisión anima al INAVIC a proseguir con determinación la nueva certificación de las compañías aéreas angoleñas, tomando debidamente en consideración los problemas potenciales de seguridad detectados en este contexto. A la espera de la nueva certificación de Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Heli-malongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair y Sonair, en plena consonancia con la nueva reglamentación angoleña en materia de seguridad de la aviación, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que estas dieciocho compañías aéreas deben permanecer en el anexo A.

Compañías aéreas de Kazajstán*Berkut State Aircompany*

- (92) Berkut State Aircompany informó a la Comisión de que había retirado de su flota una aeronave de tipo IL-76 y una aeronave de tipo AN-12 y de que, en agosto de 2009, había decidido limitar sus operaciones a los vuelos de Estado.
- (93) Las autoridades competentes de Kazajstán confirmaron esta situación y proporcionaron pruebas de la expedición de un «certificado de operaciones» a Berkut State Aircompany el 30 de octubre de 2009 que excluye los vuelos comerciales.
- (94) Por tanto, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esta compañía debe retirarse del anexo A.

Prime Aviation

- (95) Prime Aviation, compañía certificada en Kazajstán, solicitó ser oída por la Comisión y por el Comité de Seguridad Aérea, petición que fue atendida el 11 de noviembre de 2009. Declaró que su flota comercial se limita a una aeronave de tipo Challenger 604 con marca de matrícula P4-CHV, matriculada fuera de Kazajstán (en Aruba).

⁽¹⁾ DO L 182 de 15.7.2009, p. 8.

- (96) La autoridad competente de Aruba es responsable de la supervisión de la aeronave Challenger 604 con marca de matrícula P4-CHV, de acuerdo con las disposiciones de los anexos 1 y 8 del Convenio de Chicago, así como con las de su anexo 6 para todo lo referente al mantenimiento de la aeronavegabilidad. En marzo de 2009 realizaron una auditoría de la compañía Prime Aviation, que reveló numerosas deficiencias. La documentación presentada por la compañía al Comité de Seguridad Aérea no contiene pruebas de que se hayan completado satisfactoriamente todas las medidas correctoras. En relación con los requisitos del anexo 6, esta auditoría no proporciona pruebas de que se supervisen de manera efectiva las operaciones. En concreto, no se han facilitado pruebas de que la MEL se haya aprobado debidamente, y deben aún aclararse las condiciones para diferir defectos.
- (97) Por tanto, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esta compañía debe permanecer en el anexo A.

Supervisión global de la seguridad de las compañías aéreas de Kazajstán

- (98) Las autoridades competentes de Kazajstán solicitaron ser oídas por la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea, petición que fue atendida el 11 de noviembre de 2009, con el fin de informar de las mejoras aportadas a sus actividades de supervisión de la seguridad.
- (99) Informaron al Comité de Seguridad Aérea de las medidas adoptadas para subsanar los dos casos de problemas de seguridad significativos señalados a la OACI el 30 de octubre de 2009. Estas medidas se están aplicando de manera progresiva a fin de completar las medidas relativas a las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo comercial para octubre de 2010.
- (100) Asimismo, las autoridades competentes de Kazajstán informaron de que han iniciado una serie de medidas de ejecución con vistas a la suspensión o retirada de varios AOC. En particular, suspendieron los AOC de las compañías Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly y Turgay Avia. Asimismo, suspendieron los certificados de aeronavegabilidad de sesenta y seis aeronaves de tipo Antonov 2 y retiraron trece aeronaves del registro de matrícula de Kazajstán, entre las que figuran diez de tipo Ilyushin 76, una de tipo Ilyushin 62, una de tipo Antonov 28 y una de tipo Antonov 2.
- (101) Además, las autoridades competentes de Kazajstán informaron, facilitando pruebas al respecto, de la retirada del AOC de las siguientes diez compañías aéreas certificadas en Kazajstán: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (retirado el 1 de abril de 2009) y Sayat Air (retirado el 19 de agosto de 2009). Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, estas compañías deben ser retiradas de la lista del anexo A.

- (102) Por tanto, sobre la base de los criterios comunes, se considera que todas las compañías aéreas con licencia en Kazajstán, excepto Air Astana, deben permanecer en el anexo A.
- (103) Se toma nota de que Kazajstán ha emprendido una ambiciosa reforma de su sector aéreo, en particular para reforzar la seguridad. Se acoge con satisfacción la revisión de la legislación aérea que está en curso, así como el establecimiento del Centro de Evaluación de Vuelos, que aportarán una mejora de la reglamentación de la aviación civil en Kazajstán y deberían preparar el terreno para la introducción de mejoras significativas de cara al cumplimiento de las normas de seguridad internacionales. A este respecto, se invita a las autoridades competentes de Kazajstán a que cooperen plenamente con la OACI a fin de garantizar que los planes de medidas propuestos sean aceptables para esta organización y se apliquen a su debido tiempo.

Compañías aéreas de Kirguistán

- (104) Las autoridades competentes de Kirguistán hicieron presentaciones el 11 de noviembre de 2009 e informaron de los avances en la aplicación de su plan de medidas para resolver los problemas de seguridad detectados. En particular, indicaron que se ha revisado la legislación sobre seguridad aérea, se ha creado una agencia independiente de seguridad de la aviación civil y se han endurecido las condiciones de certificación de las compañías aéreas. Asimismo, señalaron que, como consecuencia de ello, se ha retirado una parte significativa de los AOC y, de hecho, la mayoría de las aeronaves se ha retirado del registro.
- (105) Las autoridades competentes de Kirguistán informaron de que habían expedido un AOC nuevo a la compañía aérea Asian Air. Sobre la base de los criterios comunes, se considera que Asian Air debe incluirse en el anexo A.
- (106) Se reconoce que Kirguistán ha emprendido una ambiciosa reforma de su sector aéreo, en particular para reforzar la seguridad. Se subraya la importancia de la auditoría efectuada por la OACI en abril de 2009 en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP). Se invita a las autoridades competentes de Kirguistán a que cooperen plenamente con la OACI a fin de garantizar que los planes de medidas propuestos sean aceptables para esta organización y se apliquen a su debido tiempo.
- (107) Se ha decidido que la Agencia Europea de Seguridad Aérea lleve a cabo una inspección en Kirguistán con el fin de vigilar la aplicación de los requisitos de seguridad aplicables por parte de las autoridades competentes y las empresas bajo su control. La inspección se llevará a cabo una vez acordado con la OACI y aplicado el plan de medidas.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (108) Sobre la base de pruebas fehacientes ⁽¹⁾ de las importantes deficiencias de seguridad detectadas en relación con las operaciones de vuelo de la compañía aérea YAK Service, certificada por las autoridades competentes de la Federación de Rusia, la Comisión puso en marcha una investigación formal de esta compañía el 15 de julio de 2009. Las autoridades competentes de la Federación de Rusia informaron a la Comisión el 4 de agosto de 2009 de que, tras las inspecciones efectuadas por esas autoridades, que confirmaron estos resultados, las operaciones de la compañía con las aeronaves de tipo YAK-42 y YAK-40 han sido restringidas por decisión de esas autoridades de 24 de julio de 2009.
- (109) Las autoridades competentes de la Federación de Rusia informaron a la Comisión el 6 de octubre de 2009 de que, tras la aplicación de medidas correctoras por parte de la compañía, habían levantado las restricciones de explotación que se le habían impuesto. La compañía, asistida por su autoridad, fue oída por la Comisión y un Estado miembro el 30 de octubre.
- (110) Las autoridades competentes de la Federación de Rusia efectuaron presentaciones ante el Comité de Seguridad Aérea el 11 de noviembre, en las cuales explicaron las distintas actividades de supervisión y medidas de ejecución adoptadas para garantizar la resolución sostenible por la compañía de las deficiencias de seguridad detectadas previamente. Asimismo, declararon que las aeronaves utilizadas por YAK Services serán objeto de inspecciones en pista periódicas para garantizar el cumplimiento de las normas internacionales. Sobre la base de esta información, la Comisión y los miembros del Comité de Seguridad Aérea consideran que las deficiencias de seguridad de YAK Service detectadas previamente han sido abordadas bajo la responsabilidad de las autoridades de la Federación de Rusia.
- (111) A la luz de la información presentada por estas autoridades, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que por el momento no es necesaria ninguna medida adicional. Los Estados miembros verificarán sistemáticamente el cumplimiento efectivo por YAK Service de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de esta compañía con arreglo al Reglamento (CE) n° 351/2008.
- (112) Por carta de 9 de noviembre de 2009, las autoridades competentes de la Federación de Rusia informaron a la Comisión de la decisión adoptada por su comité de certificación el 6 de noviembre de 2009 de levantar las restricciones impuestas previamente a las operaciones de la compañía Aeroflot Nord.
- (113) Las autoridades competentes de la Federación de Rusia informaron a la Comisión el 9 de noviembre de 2009 de que habían modificado su decisión de 25 de abril de 2008, por la cual impedían a las aeronaves inscritas en el AOC de trece compañías rusas realizar operaciones con destino a la Comunidad. Estas aeronaves no estaban equipadas para realizar vuelos internacionales con arreglo a las normas de la OACI (no contaban con TAWS/EGPWS), y su certificado de aeronavegabilidad había expirado y no había sido renovado.
- (114) Según la nueva decisión, las siguientes aeronaves no podrán realizar operaciones con destino u origen en la Comunidad ni dentro del territorio comunitario:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 y RA-85682.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 y RA-85774; las aeronaves de tipo Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 y RA-88300; Yak-40K: RA-21505 y RA-98109; Yak-42D: RA-42437; todos los helicópteros Kamov Ka-26 (22) (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-8 (49) (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-171 (11) (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-2 (8) (matrícula desconocida); el único helicóptero EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 y RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: la aeronave de tipo TU-154M RA-85683, que anteriormente figuraba en el AOC de Krasnoyarsky Airlines, del que fue retirada anteriormente este mismo año, la explota en la actualidad otra compañía aérea certificada en la Federación de Rusia.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 y RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; todos los TU-134 (matrícula desconocida); todos los Antonov An-24 (matrícula desconocida); todos los An-2 (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-2 (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-8 (matrícula desconocida).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 y RA-85690.

⁽¹⁾ FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226.

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; todos los Tupolev TU-134A, entre los que figuran: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 y RA-65973; todos los Antonov AN-24RV, entre los que figuran: RA-46625 y RA-47818; las aeronaves de tipo AN24RV con marcas de matrícula RA-46625 y RA-47818 las explota en la actualidad otra compañía rusa.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 y RA-85508.
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; todos los TU-134 (25): RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 y RA-65977; las aeronaves RA-65143 y RA-65916 las explota otra compañía rusa; todos los (1) TU-134B: RA-65726 la explota otra compañía rusa; todos los Yakovlev Yak-40 (10): RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 y RA-88280; todos los helicópteros Mil-26: (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mil-10: (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mil-8 (matrícula desconocida); todos los helicópteros AS-355 (matrícula desconocida); todos los helicópteros BO-105 (matrícula desconocida); las aeronaves de tipo AN-24B (RA-46267 y RA-47289 y de tipo AN-24RV (RA-46509, RA-46519 y RA-47800) las explota otra compañía rusa.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: , RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 y RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 y RA-75464; las aeronaves de tipo Yakovlev

Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 y RA-88200; la aeronave RA-65555 la explota otra compañía rusa.

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

- (115) Pese a las peticiones específicas de la Comisión, no se han 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 13 de julio de 2009, ni de las autoridades responsables de la supervisión normativa de dichas compañías. En vista de ello y atendiendo a los criterios comunes, se considera que dichas compañías deben continuar sujetas, según el caso, a una prohibición de explotación (anexo A) o a restricciones de explotación (anexo B).
- (116) 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 texto del anexo A se sustituye por el del anexo A del presente Reglamento.
2. El texto del anexo B se sustituye por el del anexo B del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 26 de noviembre de 2009.

Por la Comisión
Jacques BARROT
Vicepresidente

ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA DENTRO DE LA COMUNIDAD ⁽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
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	República Popular Democrática de Corea (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	República de Sudán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistán
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino de Camboya
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	República de Ruanda
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines, en particular:			República de Angola
AEROJET	015	Desconocido	República de Angola
AIR26	004	DCD	República de Angola
AIR GEMINI	002	GLL	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconocido	República de Angola
AIR JET	003	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	República de Angola
ALADA	005	RAD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola
HELIMALONGO	011	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
PHA	019	Desconocido	República de Angola
RUI & CONCEICAO	012	Desconocido	República de Angola
SAL	013	Desconocido	República de Angola
SERVISAIR	018	Desconocido	República de Angola
SONAIR	014	SOR	República de Angola

⁽¹⁾ Se 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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:		—	República de Benín
AERO BENIN	PEA n° 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Desconocido	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA n° 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA n° 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Desconocido	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA n° 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA n° 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República de Benín
ROYAL AIR	PEA n° 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA n° 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República de Benín
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Desconocido	República del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Desconocido	República del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:		—	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	República Democrática del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	República Democrática del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	República Democrática del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministerial (Ordonnance n° 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	República Democrática del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
DJIBOUTI AIRLINES	Desconocido	DJB	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconocido	CEL	Guinea Ecuatorial

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
EGAMS	Desconocido	EGM	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
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO 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 y Ekspres Transportasi Antarbenua, 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
CARDIG AIR	121-013	Desconocido	República de Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	República de Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República de Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República de Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República de Indonesia
EASTINDO	135-038	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	República de Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconocido	República de Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	República de Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República de Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República de Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República de Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconocido	República de Indonesia
MEGANTARA	121-025	MKE	República de Indonesia

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
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República de Indonesia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Desconocido	República de Indonesia
SMAC	135-015	SMC	República de Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República de Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconocido	República de Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconocido	República de Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconocido	República de Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República de Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República de Indonesia
UNINDO	135-040	Desconocido	República de Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República de Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kazajstán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, y en particular:			República de Kazajstán
AERO AIR COMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AEROPRAKT KZ	Desconocido	APK	República de Kazajstán
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	República de Kazajstán
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República de Kazajstán
AIR DIVISION OF EKA	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AIR FLAMINGO	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
AIR TRUST AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Desconocido	AKS	República de Kazajstán
ALMATY AVIATION	Desconocido	LMT	República de Kazajstán
ARKHABAY	Desconocido	KEK	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	República de Kazajstán
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República de Kazajstán
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República de Kazajstán
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	República de Kazajstán
AVIA-JAYNAR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
BEYBARS AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	República de Kazajstán
BERKUT KZ	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	República de Kazajstán
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	República de Kazajstán
DETA AIR	AK-0344-08	DET	República de Kazajstán
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República de Kazajstán
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Desconocido	KZE	República de Kazajstán
FENIX	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República de Kazajstán
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	República de Kazajstán
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República de Kazajstán
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	República de Kazajstán
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	República de Kazajstán
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	República de Kazajstán
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República de Kazajstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	República de Kazajstán
KAZAIRWEST	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
KAZAVIA	Desconocido	KKA	República de Kazajstán
KZAVIASPAS	Desconocido	KZS	República de Kazajstán
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	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
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	República de Kazajstán
MIRAS	AK-0315-07	MIF	República de Kazajstán
NAVIGATOR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Desconocido	KOV	República de Kazajstán
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
PRIME AVIATION			República de Kazajstán
SALEM AIRCOMPANY	Desconocido	KKS	República de Kazajstán
SAMAL AIR	Desconocido	SAV	República de Kazajstán
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	República de Kazajstán
SEMEYAVIA	Desconocido	SMK	República de Kazajstán
SCAT	AK-0350-08	VSV	República de Kazajstán
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	República de Kazajstán
SKYJET	AK-0307-09	SEK	República de Kazajstán
SKYSERVICE	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
TYAN SHAN	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	República de Kazajstán
ZHETYSU AIRCOMPANY	Desconocido	JTU	República de Kazajstán
ZHERSU AVIA	Desconocido	RZU	República de Kazajstán
ZHEZKAZGANAIR	Desconocido	Desconocido	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	Desconocido	AAZ	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	EEA	República Kirguisa
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
MAX AVIA	33	MAI	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	SGL	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
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República Kirguisa
SKY WAY AIR	21	SAB	República Kirguisa
TENIR AIRLINES	26	TEB	República Kirguisa
TRAST AERO	05	TSJ	República Kirguisa
VALOR AIR	07	VAC	República Kirguisa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa		—	Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades responsables de la supervisión normativa de la República Gabonesa, excepto Gabon Airlines, Afrijet y SN2AG, en particular:			República Gabonesa
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	República Gabonesa
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	República Gabonesa
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:	—	—	Santo Tomé y Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Santo Tomé y Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Santo Tomé y Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Santo Tomé y Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Santo Tomé y Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Santo Tomé y Príncipe

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:	—	—	Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA 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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, en particular:	—	—	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
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 COMUNIDAD ⁽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	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		República Gabonesa	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo Falcon 50; una aeronave de tipo Falcon 900	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	República Gabonesa
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazajstán	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo B767; cuatro aeronaves de tipo B757; diez aeronaves de tipo A319/320/321; cinco aeronaves de tipo Fokker 50.	Toda la flota salvo: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS.	Aruba (Reino de los Países Bajos)
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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	República Gabonesa	Toda la flota salvo: una aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda la flota salvo: TR-LHP	República Gabonesa
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Challenger CL601; una aeronave de tipo HS-125-800.	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG	República Gabonesa; República de Sudáfrica
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: tres aeronaves de tipo Boeing B-777 y cuatro aeronaves de tipo Boeing B-737-700	Toda la flota salvo: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ	República de Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucrania	Toda la flota salvo una aeronave de tipo MD-83	Toda la flota salvo: UR-CFF	Ucrania

⁽¹⁾ Afrijet sólo tiene permitido el uso de las aeronaves concretas mencionadas en sus operaciones actuales dentro de la Comunidad Europea.

⁽²⁾ Air Astana sólo tiene permitido el uso de las aeronaves concretas mencionadas en sus operaciones actuales dentro de la Comunidad Europea.

⁽³⁾ Gabon Airlines sólo tiene permitido el uso de la aeronave concreta mencionada en sus operaciones actuales dentro de la Comunidad Europea.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines solo tiene permitido operar hacia Portugal utilizando la aeronave concreta en las condiciones establecidas en los considerandos 58 y 59 del presente Reglamento.

⁽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.