

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 295/2012 DE LA COMISIÓN

de 3 de abril de 2012

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 imponérseles 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 prestar declaración en un plazo de diez días hábiles ante la Comisión y 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 declaraciones de la AESA sobre los resultados del análisis de los informes de las auditorías realizados por la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, la OACI) en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP). Se invita a los Estados miembros a dar prioridad a las inspecciones en pista de las compañías aéreas cuya licencias hayan sido expedidas por Estados en relación con los cuales la OACI haya determinado la existencia de importantes problemas de seguridad, o en relación con los cuales la AESA haya concluido que sus sistemas de vigilancia de la seguridad adolecen de deficiencias significativas. Sin perjuicio de las consultas emprendidas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 2011/2005, esto permitirá adquirir información adicional sobre el rendimiento en materia de seguridad de las compañías aéreas con licencias de esos Estados.

(6) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las declaraciones de la AESA sobre los proyectos de asistencia técnica desarrollados en Estados 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 los incumplimientos de las normas internacionales aplicables. Se invitó a los Estados miembros a responder a estas peticiones de forma bilateral en coordinación con la Comisión y con la AESA.

(7) Procede modificar el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consecuencia.

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 realizados a las aeronaves de algunas compañías aéreas con licencia de la Unión Europea 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: Alemania notificó que varias compañías aéreas alemanas están sometidas a vigilancia reforzada, entre ellas Air Alliance Express y Air Traffic GmbH, Düsseldorf; Letonia notificó que el 19 de enero de 2012 había revocado el certificado de operador aéreo (AOC) de Inversija; Italia notificó que había revocado el AOC de Itali Airlines y que la licencia de transporte aéreo detentada por la compañía aérea Livingston sigue en suspenso; Grecia

⁽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.

notificó que el 28 de febrero de 2012 había levantado la suspensión de la licencia comercial de la compañía aérea Hellenic Imperial Airways, pero que dicha compañía sigue siendo objeto de la máxima vigilancia, y que había incrementado asimismo la vigilancia de las compañías Sky wings Airlines y Hermes Airlines; los Países Bajos informaron de la revocación del AOC de Solid-air el 28 de diciembre de 2011 y del AOC de Amsterdam Airlines el 6 de febrero de 2012; España comunicó que el AOC de Zorex sigue en suspenso desde el 7 de noviembre de 2011; Suecia comunicó que el 10 de enero de 2012 había revocado el AOC de AirSweden Aviation AB y el 16 de diciembre de 2011 el de la compañía Flyg Centrum AB, e informó asimismo de que la compañía Nova Air sigue estando bajo vigilancia reforzada; Rumanía notificó que el 20 de marzo de 2012 había revocado el AOC de Direct Aero Services.

Compañías aéreas de la República de Albania

- (9) A raíz de la decisión adoptada en la última reunión del Comité de Seguridad Aérea en noviembre de 2011 ⁽¹⁾, las autoridades competentes de Albania informaron que su plan de medidas correctoras avanza, aunque hay algún retraso en lo que se refiere a la contratación a largo plazo de inspectores calificados. Se insta a Albania a acelerar la adopción de medidas para desarrollar la capacidad de su autoridad de vigilancia de la seguridad. La AESA continuará supervisando los avances de las medidas correctoras y efectuará una inspección exhaustiva de seguimiento en octubre de 2012 para verificar la implementación satisfactoria de los planes de medidas. El Comité de Seguridad Aérea reevaluará la situación atendiendo a los resultados de dicha inspección.

Comlux Aruba N.V.

- (10) Las autoridades competentes de Francia informaron de que no podían expedir una autorización a Comlux Aruba N.V., una compañía aérea certificada en Aruba, debido a la existencia de deficiencias de seguridad detectadas durante la evaluación de la ficha técnica presentada por el operador con el fin de recibir la autorización de aterrizaje en ese Estado miembro, y notificaron su conclusión a los Estados miembros a través de la base de datos SAFA ⁽²⁾.
- (11) Habida cuenta de las mencionadas deficiencias, la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Aruba y con la compañía aérea, expresándoles las dudas que albergaba en cuanto a la seguridad de las operaciones de Comlux Aviation N.V. en la UE y solicitándoles aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes y la compañía para subsanar esas deficiencias.
- (12) Las autoridades competentes de Aruba y la compañía aérea presentaron observaciones por escrito y asistieron a una reunión con la Comisión, la AESA y algunos

miembros del Comité de Seguridad Aérea el 20 de febrero de 2012. Atendiendo a la información facilitada, si bien se han abordado algunos de los problemas de seguridad determinados por Francia, se han detectado otros nuevos en relación con el principal lugar de actividad del operador. La compañía declaró que en su oficina de Aruba sólo trabajan dos secretarías, y que su oficina principal desde la que lleva a cabo el control operativo de las operaciones de vuelo y la aeronavegabilidad no se encuentra en Aruba. No obstante, las autoridades competentes de Aruba notificaron que han emprendido una revisión de la normativa de aviación civil para asegurar que las compañías aéreas certificadas en Aruba tengan su principal lugar de actividad en ese Estado, y que habían pedido a Comlux Aruba que demostrase que su principal lugar de actividad está establecido en Aruba a más tardar el 1 de agosto de 2012.

- (13) La Comisión toma nota y seguirá supervisando las medidas administrativas y legales emprendidas por las autoridades competentes de Aruba para garantizar que las compañías aéreas certificadas en ese Estado tienen su principal lugar de actividad radicado en ese Estado.

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

- (14) Las compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo figuran en el anexo A desde marzo de 2006 ⁽³⁾. Se recibió información de que las autoridades competentes de la República Democrática del Congo había expedido una nueva licencia a la compañía aérea Jet Congo Airways. Las autoridades competentes de la República Democrática del Congo no respondieron a una solicitud de información de la Comisión ni aportaron justificantes de que la vigilancia de la seguridad de la nueva compañía aérea cumple plenamente la normativa internacional de seguridad aplicable. Por lo tanto, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dicha compañía también debe ser incluida en el anexo A.
- (15) Desde la última reunión del Comité de Seguridad Aérea se han comunicado varios accidentes mortales en los que se han visto implicadas compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo. El 30 de enero de 2012, se estrelló una aeronave de tipo Antonov 28 con la marca de matrícula 9Q-CUN explotada por TRACEP Congo Aviation, con el resultado de cuatro víctimas mortales y el siniestro total de la aeronave. El 12 de febrero de 2012, se estrelló una aeronave de tipo Gulfstream IV con la marca de matrícula N25A explotada por Katanga Express, con el resultado de seis víctimas mortales y el siniestro total de la aeronave. Las autoridades competentes de la República Democrática del Congo no respondieron sin embargo a las peticiones de información de la Comisión sobre los resultados preliminares de las investigaciones de los accidentes.

⁽¹⁾ Considerandos 14 a 25 del Reglamento (UE) n° 1197/2011 (DO L 303 de 22.11.2011, p. 15).

⁽²⁾ Informe tipo n° DGAC/F-2011-1879.

⁽³⁾ Considerandos 65 a 64 del Reglamento (CE) n° 474/2006 de 22 de marzo de 2006 (DO L 84 de 23.3.2006, p. 18).

Compañías aéreas de Guinea Ecuatorial

- (16) Todas las compañías aéreas de Guinea Ecuatorial figuran en el anexo A desde marzo de 2006 ⁽¹⁾. La Comisión y la AESA celebraron una reunión de consulta con las autoridades competentes de Guinea Ecuatorial (DGAC) el 22 de febrero de 2012. Durante esta reunión, la DGAC presentó los avances registrados hasta la fecha a fin de reducir los problemas de seguridad detectados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con ocasión de la auditoría realizada en 2007 en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).
- (17) La DGAC acreditó ante la Comisión la retirada de los certificados de operador aéreo de las compañías siguientes: GETRA, Guinea Airways, UTAGE, Euroguineana de Aviación y Transportes, General Work Aviación, Star Equatorial Airlines y EGAMS. Dado que, en consecuencia, estas compañías certificadas en Guinea Ecuatorial han cesado sus actividades, procede retirarlas del anexo A.
- (18) La DGCA facilitó a la Comisión información que indicaba que se había expedido un certificado de operador aéreo a la compañía Punto Azul. No obstante, la DGCA no acreditó la garantía de la supervisión de la seguridad de esta compañía aérea de conformidad con las normas de seguridad internacionales y por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esta compañía debe incluirse en el anexo A.
- (19) La Comisión tomó nota de los avances registrados por las autoridades competentes de Guinea Ecuatorial y las alienta a continuar sus esfuerzos encaminados a establecer un sistema de supervisión de la aviación civil plenamente conforme con las normas de seguridad internacionales.

Compañías aéreas de la República de Indonesia

- (20) Prosiguen las consultas con las autoridades competentes de Indonesia (DGCA) con vistas a hacer un seguimiento de los avances registrados por la DGCA en la garantía de la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Indonesia de conformidad con las normas de seguridad internacionales. El 7 de febrero de 2012 se celebró una videoconferencia entre la Comisión, la AESA y la DGCA. La DGCA confirmó que continúa realizando avances e informó de nuevas medidas de ejecución en relación con determinadas compañías aéreas bajo su supervisión: en particular, se habían suspendido los AOC de Kartika Airlines, Mimika Air, Riau Airlines y Survei Udara Penas.
- (21) La DGCA también comunicó y confirmó que el AOC de Megantara se había revocado el 13 de agosto de 2010. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esta compañía aérea debe retirarse del anexo A.
- (22) La DGCA comunicó asimismo que se habían expedido nuevos AOC a TransNusa Aviation Mandiri, el 19 de

agosto de 2011, a Enggang Air Service, el 1 de marzo de 2010, a Surya Air, el 8 de abril de 2011, a Ersa Eastern Aviation, el 9 de septiembre de 2011, y a Matthew Air Nusantara, el 20 de septiembre de 2011. Como quiera que la DGCA no acreditó sin embargo la garantía de la supervisión de la seguridad de estas compañías aéreas de conformidad con las normas de seguridad internacionales, sobre la base de los criterios comunes, se considera que estas compañías deben figurar asimismo en el anexo A.

- (23) La Comisión tomó nota de los continuos avances registrados por las autoridades competentes de Indonesia y las alienta a continuar su sólida labor de establecimiento de un sistema de supervisión de la aviación civil plenamente conforme con las normas de seguridad internacionales y volverá a examinar el caso antes de la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.

Compañías aéreas de Libia

- (24) Sobre la base del accidente mortal de una aeronave de tipo Airbus A330 explotada por Afriqiyah Airways el 13 de mayo de 2010, y de pruebas verificadas de las deficiencias de seguridad detectadas por el programa SAFA en relación con Afriqiyah Airways ⁽²⁾ y United Aviation ⁽³⁾, la Comisión entabló conversaciones con la autoridad competente de Libia (LCAA) en octubre de 2010. Dichas conversaciones se vieron interrumpidas por la guerra civil libia.
- (25) Las consultas se reanudaron en octubre de 2011 y la LCAA informó de que había suspendido todos los certificados de operador aéreo libios y de que llevaría a cabo un proceso de recertificación antes de levantar la suspensión de dichos certificados. Durante las auditorías realizadas dentro de este proceso de recertificación, la LCAA detectó problemas importantes de seguridad en Afriqiyah Airways, en particular en el ámbito de la formación de los pilotos, la falta de personal de mantenimiento, y la insuficiencia de equipos para llevar a cabo las tareas de mantenimiento. No obstante, poco después de la auditoría, la LCAA expidió un AOC a Afriqiyah Airways.
- (26) La Comisión, la AESA, y varios miembros del Comité de Seguridad Aérea celebraron nuevas consultas con la LCAA, Afriqiyah Airways, Lybian Airlines y Global Aviation el 22 de febrero de 2012. No obstante, la LCAA no ha proporcionado hasta la fecha la información solicitada, en particular la lista de compañías aéreas certificadas en Libia, todos los AOC y las especificaciones de operaciones correspondientes, los informes de auditoría efectuados con anterioridad al levantamiento de las suspensiones, junto con los documentos acreditativos de que las deficiencias detectadas en el curso de dichas auditorías fueron resueltas satisfactoriamente. Además, la LCAA indicó que las investigaciones sobre el accidente de Afriqiyah Airways habían tropezado con dificultades y que hasta el momento no habían dado lugar a conclusiones.

⁽¹⁾ Considerandos 65 a 69 del Reglamento (CE) n° 474/2006 de 22 de marzo de 2006 (DO L 84 de 23.3.2006, p. 18).

⁽²⁾ DGAC/F-2010-1761; CAA-NL-2010-68; CAA-NL-2010-210; LBA/D-2010-656; DGAC/F-2010-850; ENAC-IT-2010-400; DGAC/F-2010-2060; DGAC/F-2010-1571; DGAC/F-2010-498.

⁽³⁾ LBA/D-2010-1258; DGAC/F-2010-841.

- (27) El Ministro de Transporte de Libia, la LCAA, Afriqiyah Airways y Libyan Airlines prestaron declaración ante el Comité de Seguridad Aérea el 20 de marzo de 2012. El Ministro reconoció que el sistema de seguridad aérea libio no era conforme a las normas de la OACI y expuso los planes para remediar la situación mediante un programa de tres años con la asistencia de expertos externos de seguridad aérea.
- (28) El Ministro reconoció durante la reunión del Comité de Seguridad Aérea lo que la LCAA confirmó por escrito el 22 de marzo de 2013 en el sentido de que, debido a las deficiencias de seguridad detectadas en el sistema de vigilancia de Libia, las compañías aéreas de este país no estarán autorizadas a volar en la Unión Europea, Noruega, Islandia y Suiza al menos hasta el 22 de noviembre de 2012, y que sus AOC se modificarán en consecuencia para reflejar estas restricciones. El Ministro declaró además que se había creado un Comité para llevar a cabo la labor de reconstrucción del sistema de seguridad aérea libio y añadió que las autoridades competentes de Libia colaborarían estrechamente con la Comisión y proporcionarían informes periódicos sobre los avances registrados.
- (29) El Comité tomó nota de la actuación decidida de la autoridad libia y pidió que, no más tarde del 20 de abril de 2012, la LCAA facilite a la Comisión un plan de medidas correctoras que dé plena respuesta a las peticiones de información pendientes y que establezca actuaciones y plazos concretos para solucionar las deficiencias de su sistema de vigilancia.
- (30) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea reconocieron las dificultades significativas con que se encuentra Libia a raíz del conflicto y tomaron nota del fuerte compromiso del Ministro de poner en pie un proceso de reconstrucción. La Comisión alienta a la LCAA a continuar con su diálogo abierto y constructivo establecido con la Comisión desde el final del reciente conflicto. No obstante, en el caso de que la LCAA no consiguiera poner en práctica las restricciones que ha anunciado, la Comisión se verá obligada a tomar medidas inmediatas de salvaguardia de conformidad con el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (31) La situación de la seguridad aérea en Libia será analizada por el Comité de Seguridad Aérea en la reunión que tiene prevista en noviembre de 2012 y en la que se evaluará la eficacia de las medidas emprendidas por las autoridades competentes de Libia.
- Compañías aéreas de la República Islámica de Mauritania**
- (32) Las compañías aéreas certificadas en Mauritania figuran en el anexo A desde noviembre de 2010 ⁽¹⁾. La autoridad
- competente de Mauritania (ANAC) informó de la expedición de un nuevo certificado de operador aéreo a la compañía Mauritania Airlines sin haber demostrado que la vigilancia de la seguridad de esta compañía aérea es plenamente conforme a las normas de seguridad internacionales aplicables. En particular, su AOC fue expedido el 8 de mayo de 2011 sin aportar justificantes de que las numerosas deficiencias detectadas durante la certificación inicial de la compañía aérea (análisis documental de los procedimientos operacionales y de mantenimiento en abril de 2011 y auditoría *in situ* efectuada entre el 3 y el 5 de mayo de 2011) han sido rectificadas efectivamente antes de la expedición del AOC. Asimismo, el AOC fue expedido sin garantizar previamente que el operador disponía de las aprobaciones adecuadas en relación con la aeronavegabilidad y el mantenimiento continuados. Además, no se presentaron pruebas de que la compañía aérea esté sometida a vigilancia continua de conformidad con las normas de seguridad internacionales. Por lo tanto, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dicha compañía también debe ser incluida en el anexo A.
- (33) La ANAC informó asimismo de que el certificado de operador aéreo de Mauritania Airways expiró el 15 de diciembre de 2010 y no fue renovado debido al cese de actividad de la compañía. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esta compañía debe retirarse del anexo A.
- (34) Mauritania informó de que se han emprendido actuaciones decididas para introducir cambios positivos en su sistema de vigilancia de la seguridad, incluida la modificación de la normativa de aviación civil con el fin de ajustarla a los anexos del Convenio de Chicago, así como en la gestión, la estructura y el personal. Los procesos de certificación y vigilancia continua de las compañías aéreas también han sido actualizados y serán aplicables en breve plazo.
- (35) Si bien reconoció que Mauritania todavía tiene trabajo que hacer para dar respuesta a todos los problemas detectados, la OACI señaló que el compromiso de Mauritania para resolver las deficiencias detectadas durante la auditoría realizada en 2008 es digno de felicitación. El Estado ha facilitado informes periódicos sobre los avances registrados en su plan de medidas correctoras, que son globalmente significativos. La misión de validación coordinada de la OACI (ICVM) programada para mayo de 2012 será un paso importante para validar los avances registrados.
- (36) La Comisión acoge con satisfacción los avances señalados por las autoridades competentes de Mauritania en la rectificación de las deficiencias detectadas por la OACI y la anima a proseguir sus actuaciones con determinación y en cooperación con la OACI. El Comité de Seguridad Aérea reevaluará la situación atendiendo a los resultados de la misión de validación coordinada de la OACI.

⁽¹⁾ Considerandos 43 a 51 del Reglamento (UE) n° 1071/2010 de 22 de noviembre de 2010 (DO L 306 de 23.11.2010, p. 49).

Pakistan International Airways

- (37) La Comisión ha continuado sus consultas con la autoridad competente de Pakistán (PCAA) y con Pakistan International Airways (PIA), con quienes se reunió el 20 de febrero de 2012 para examinar los avances registrados en la adopción de las medidas descritas en sus planes de medidas correctoras.
- (38) La PCAA informó y aportó pruebas fehacientes de que había incrementado el nivel de supervisión de PIA, de que había adoptado medidas reglamentarias suspendiendo algunas licencias de mantenimiento, y de que había exigido cambios significativos en el sistema de gestión de la calidad de PIA. La autoridad competente informó del buen resultado de la auditoría efectuada por la OACI en junio de 2011 y explicó sus planes de adopción de nuevas reglamentaciones que reflejen las normas EASA Parte 145.
- (39) PIA notificó que las actuaciones detalladas en su plan de medidas correctoras ya han finalizado, salvo en lo que respecta a las comprobaciones en profundidad de cuatro aeronaves que en la actualidad están siendo objeto de trabajos de mantenimiento. Confirmaron asimismo que habían puesto en marcha un amplio programa de formación que continuarán aplicando.
- (40) La AESA informó al Comité de Seguridad Aérea de que los resultados de las inspecciones SAFA de las aeronaves de PIA habían dado lugar a la incoación, con fecha 11 de noviembre de 2011, del procedimiento de suspensión de la aprobación de las normas EASA Parte 145 de organización de mantenimiento. La AESA señaló que, si bien el plan de medidas correctoras de PIA aparentemente determinaba los problemas de seguridad pertinentes, no podía confiar en que la PCAA supervisara de forma efectiva el nivel de mantenimiento de PIA, y por tanto no tenía más opción que suspender la aprobación de las normas EASA Parte 145 con fecha 6 de marzo de 2012.
- (41) La Comisión tomó nota de los avances registrados tanto por la PCAA como por PIA en la resolución de los problemas de seguridad identificados, pero confirmó asimismo que en la eventualidad de que surgiera cualquier nueva causa de inquietud sería necesario tomar las medidas necesarias para limitar el riesgo para la seguridad. Los Estados miembros continuarán por tanto verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad aplicables concediendo prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de dicha compañía, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 351/2008 de la Comisión, de 16 de abril de 2008, por el que se aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a la asignación de prioridad en las inspecciones en pista de las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad ⁽¹⁾.

Compañías aéreas de la República de Filipinas

- (42) Las compañías aéreas certificadas en las Filipinas están enumeradas en el anexo A desde el 31 de marzo de 2010 ⁽²⁾. La autoridad competente de las Filipinas (CAAP)

informó de la expedición de nuevos certificados de operador a las compañías aéreas Aero Equipment Aviation Inc, AirAsia Philippines Certeza Infosys Corp., Mid-Sea Express, Southern Air Flight Services, NorthSky Air Inc., y Island Helicopter Services. La CAAP no respondió adecuadamente a las peticiones de información de la Comisión, y en particular no facilitaron los AOC de estas compañías aéreas junto con las especificaciones completas de explotación; la CAAP fue también incapaz de demostrar que la certificación y la vigilancia continua de la seguridad de estas compañías cumplen plenamente las normas internacionales de seguridad aplicables. Por lo tanto, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas también deben ser incluidas en el anexo A.

- (43) Desde la última reunión del Comité de Seguridad Aérea se han comunicado varios accidentes mortales en los que se han visto implicadas compañías aéreas certificadas en las Filipinas. El 10 de diciembre de 2011, una aeronave de tipo Beechcraft 65-80 con la marca de matrícula RP-C824 explotada por Aviation Technology Innovator se estrelló sobre la Escuela Elemental Felixberto Serrano, cerca de Manila, causando al menos 14 víctimas mortales así como el siniestro total de la aeronave; la CAAP no respondió a las peticiones de información de la Comisión sobre los resultados preliminares de la investigación del accidente, sino que se limitó a señalar que el AOC se consideraba "inactivo/entregado" sin indicar no obstante desde cuándo, ni presentar los justificantes correspondientes. El 4 de marzo de 2012 tuvo lugar otro accidente mortal que afectó a una aeronave de tipo Cessna 172S con matrícula RP-C209 explotada por Avia Tours y que se saldó con dos víctimas mortales y el siniestro total de la aeronave; a pesar de que el CAAP facilitó información preliminar sobre el accidente, la validez del AOC no pudo cerciorarse ya que el informe preliminar del accidente indica que el AOC es válido hasta el 14 de agosto de 2012, mientras que la información proporcionada por la CAAP revela que el AOC había expirado el 14 de febrero de 2012.
- (44) El CAAP notificó que varios operadores tienen un AOC "inactivo/entregado" o que fueron recertificados en virtud del PCAR Parte 11 destinado a trabajos aéreos. No obstante, la CAAP no facilitó pruebas de que los AOC correspondientes habían sido revocados ni de que estos operadores habían cesado su actividad de transporte aéreo comercial. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que estos operadores deben seguir figurando en el anexo A.
- (45) En enero de 2012, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) llevó a cabo una revisión técnica de una semana en las Filipinas a fin de evaluar los avances registrados por la CAAP en el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad. La CAAP no facilitó información detallada de los resultados de esta revisión. No obstante, no se ha detectado ningún cambio en la evaluación de las Filipinas efectuada por la FAA, país que de momento sigue en la categoría 2, es decir, no conforme con las normas internacionales de seguridad.

⁽¹⁾ DO L 109 de 19.4.2008, p. 7.

⁽²⁾ Considerandos 74 a 87 del Reglamento (UE) n° 273/2010 de 30 de marzo de 2010 (DO L 84 de 31.3.2010, p. 32).

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (46) A raíz de la reunión del Comité de Seguridad Aérea celebrada en noviembre de 2011 ⁽¹⁾ en que las autoridades de Rusia (Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo, FATA) notificaron, aportando los justificantes correspondientes, que las operaciones de las compañías aéreas Aviastar-TU, UTair-Cargo, Tatarstan Airlines, Daghestan Airlines, Yakutia y Vim Avia (Vim Airlines) habían sido parcial o totalmente restringidas por razones de seguridad, la Comisión ha proseguido activamente las consultas con FATA a fin de hacer un seguimiento de la evolución de la situación.
- (47) El 19 de diciembre de 2011 y el 21 de febrero de 2012 se celebraron en Bruselas reuniones de consulta entre la FATA, la Comisión, la AESA y algunos miembros del Comité de Seguridad Aérea. La FATA informó de su intención de levantar las restricciones impuestas a parte de la flota de Tatarstan Airlines (aeronaves de tipo Boeing B737-500, B737-400, B737-300, Tupolev 154M y Yakovlev Yak-42), Aviastar-TU (aeronaves de tipo Tupolev Tu-204) y Yakutia (aeronaves de tipo Boeing B757-200, B737-300 y B737-800) ya que la FATA estaba satisfecha con los resultados de las inspecciones realizadas de estas compañías.
- (48) La FATA presentó asimismo pruebas de nuevas medidas de ejecución. En particular, el 19 de diciembre de 2011 fue revocado el AOC de Daghestan Airlines debido a las preocupaciones que suscitó la auditoría efectuada en la compañía aérea. La FATA notificó que había pedido a UTair-Cargo que adoptara medidas correctoras adicionales como condición para levantar las restricciones a su flota.
- (49) A fin de garantizar que las medidas emprendidas por la FATA den como resultado una mejora sostenible de la seguridad, los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes por parte de las aerolíneas rusas dando prioridad a las inspecciones en pista que deban realizarse en aeronaves de esta compañía en virtud del Reglamento (CE) n° 351/2008 y podrán en consecuencia tomar medidas para asegurar el cumplimiento de los requisitos mencionados. La Comisión seguirá supervisando sus resultados.

Vim Avia

- (50) La FATA confirmó que VIM AVIA sigue estando sujeta a restricciones de explotación que prohíben a toda su flota (ocho aeronaves de tipo Boeing B757-200) volar en la UE (aterrizajes y sobrevuelos) hasta tanto no se haya aplicado totalmente un plan de medidas correctoras.
- (51) En la reunión anteriormente mencionada de 21 de febrero de 2012, Vim Avia presentó las inversiones en

seguridad, en particular en cuanto a la formación, pero no demostró haber establecido con éxito un sistema de gestión de la seguridad que funcione. La compañía no estaba todavía en condiciones de demostrar que estas inversiones eran operativas y eficaces.

- (52) La FATA comunicó que se esperaba del operador que completara todas las medidas correctoras a más tardar el 1 de abril de 2012. Posteriormente, la FATA indicó que efectuaría una inspección de la compañía aérea para verificar que todas las deficiencias hayan sido solucionadas satisfactoriamente a fin de decidir sobre el posible levantamiento de las restricciones actuales. La FATA convino en facilitar a la Comisión los informes de ejecución de las medidas correctoras aplicadas por la compañía, así como los resultados de la inspección posterior.
- (53) A la vista de lo anterior, habida cuenta de las eficaces medidas de ejecución emprendidas por las autoridades competentes de Rusia, es demasiado pronto para reevaluar la situación de esta compañía aérea. La Comisión examinará la situación de Vim Avia en una futura reunión del Comité de Seguridad Aérea sobre la base de los informes presentados por las autoridades competentes de Rusia y de su decisión sobre la continuación de las restricciones actuales.

Compañías aéreas de la República Bolivariana de Venezuela

Conviasa

- (54) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea Conviasa, certificada en Venezuela, incurre en numerosas deficiencias de seguridad graves. Estas deficiencias fueron detectadas por las autoridades competentes de España durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽²⁾. Se ha constatado que Conviasa es incapaz de subsanar estas deficiencias de seguridad. Conviasa no respondió en modo oportuno y adecuado a todas las deficiencias notificadas por la autoridad de la aviación civil de España. La recurrencia de estas infracciones pone de manifiesto deficiencias de seguridad sistémicas en materia de explotación y mantenimiento.
- (55) Conviasa ha sufrido varios accidentes, incluidos dos mortales: uno que afectó a una aeronave de tipo ATR42 con marca de matrícula YV-1010, el 13 de septiembre de 2010, y otro a una aeronave de tipo Boeing B737-200 con marca de matrícula YV-102T, el 30 de agosto de 2008. Los resultados de las investigaciones sobre la causa de dichos accidentes no han sido comunicados a la Comisión por las autoridades competentes de Venezuela, ni tampoco ha llegado a conocimiento de la Comisión ninguna recomendación para impedir su repetición.

⁽¹⁾ Considerandos 36 a 49 del Reglamento (UE) n° 1197/2011 de 21 de noviembre de 2011 (DO L 303 de 22.11.2011, p. 19).

⁽²⁾ Informes n° AESA-E-2011-234, -326, -412, -553, -663, -715, -832, -895 y AESA-E-2012-1.

- (56) Habida cuenta de las mencionadas deficiencias, en agosto de 2011 la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Venezuela, expresándoles las serias dudas que albergaba en cuanto a la seguridad de las operaciones de Conviaa y solicitándoles aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes y la compañía para subsanar esas deficiencias.
- (57) Las autoridades venezolanas no respondieron de forma oportuna y adecuada a las preguntas de la Comisión sobre la vigilancia de la seguridad de Conviaa ya que no presentaron la información solicitada, en particular sobre los avances en la investigación del accidente, las recomendaciones derivadas de esa investigación, las medidas emprendidas para solucionar las posibles causas de los accidentes, y las especificaciones, condiciones y restricciones de explotación correspondientes al certificado de operador de la compañía.
- (58) Conviaa y las autoridades competentes de Venezuela prestaron declaración ante el Comité de Seguridad Aérea el 21 de marzo de 2012. La compañía aérea indicó que había emprendido medidas para mejorar los controles internos, la formación y la implementación de un sistema de gestión de la seguridad, y que se están estudiando nuevas medidas para el futuro. La compañía declaró que se había dado respuesta a todas las deficiencias detectadas en las inspecciones en pista. El Comité tomó nota de que la compañía aérea y las autoridades competentes españolas están colaborando de forma considerable. No obstante, la compañía aérea no explicó la detección repetida de incumplimientos de naturaleza similar en inspecciones sucesivas. Además, la compañía aérea no facilitó ninguna información sobre las causas de los accidentes mortales anteriormente mencionados ni sobre las medidas emprendidas para prevenir su repetición. La compañía aérea tampoco presentó información básica sobre la flota que explota, ni las especificaciones, condiciones y restricciones de explotación correspondientes a su certificado de operador.
- (59) En vista de lo anterior, sobre la base de los criterios comunes se considera que Conviaa no cumple las normas de seguridad pertinentes y debe por tanto ser incluida en el anexo A.
- Línea Turística Aerotuy*
- (60) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea Línea Turística Aerotuy, certificada en Venezuela, incurre en deficiencias de seguridad. Dichas deficiencias fueron detectadas por Francia durante la realización de inspecciones en pista en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾.
- (61) Línea Turística Aerotuy ha sufrido varios accidentes, incluido uno mortal que afectó a una aeronave de tipo Cessna 208B con marca de matrícula YV-1181 el 17 de abril de 2009.
- (62) Habida cuenta de las mencionadas deficiencias, en agosto de 2011 la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Venezuela, expresándoles las serias dudas que albergaba en cuanto a la seguridad de las operaciones de Línea Turística Aerotuy y solicitándoles aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes y la compañía para subsanar esas deficiencias. Dichas autoridades no respondieron de modo adecuado y oportuno.
- (63) Línea Turística Aerotuy y las autoridades competentes de Venezuela prestaron declaración y presentaron escritos ante el Comité de Seguridad Aérea el 21 de marzo de 2012. La compañía aérea presentó su certificado de operador junto con las correspondientes especificaciones de explotación completas. La compañía aérea indicó que había emprendido medidas para subsanar las deficiencias detectadas en el curso de las inspecciones en pista a satisfacción de las autoridades competentes de Francia y presentó los justificantes correspondientes. La compañía aérea aportó las aclaraciones solicitadas sobre el accidente mortal anteriormente mencionado, y las autoridades competentes presentaron el informe del accidente junto con las conclusiones y recomendaciones correspondientes. Las autoridades competentes de Venezuela declararon asimismo que las recomendaciones derivadas del informe de investigación del accidente, así como los resultados de los controles en pista, fueron debidamente tenidos en cuenta para la vigilancia de la compañía aérea.
- (64) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea toman nota de la reactividad de la compañía aérea y de su transparencia a la hora de solucionar las deficiencias de seguridad detectadas. Los Estados miembros seguirán verificando no obstante el cumplimiento efectivo por parte de la compañía aérea 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 podrán en consecuencia tomar medidas para asegurar el cumplimiento de los requisitos mencionados.
- Estelar Latinoamérica*
- (65) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea Estelar Latinoamérica, certificada en Venezuela, incurre en deficiencias de seguridad. Dichas deficiencias fueron detectadas por Francia durante la realización de inspecciones en pista en el marco del programa SAFA ⁽²⁾.
- (66) Habida cuenta de las mencionadas deficiencias, en agosto de 2011 la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Venezuela, expresándoles las serias dudas que albergaba en cuanto a la seguridad de las operaciones de Estelar Latinoamérica y solicitándoles aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes y la compañía para subsanar esas deficiencias. Dichas autoridades no respondieron de modo adecuado y oportuno.

⁽¹⁾ Informes n° DGAC/F-2011-663, -972, -1159, -2385, -2636.

⁽²⁾ Informes n° DGAC/F-2011-632, -990, -1636, -1863, -2332.

- (67) Estelar Latinoamérica y las autoridades competentes de Venezuela prestaron declaración y presentaron escritos ante el Comité de Seguridad Aérea el 21 de marzo de 2012. La compañía aérea presentó su certificado de operador junto con las correspondientes especificaciones de explotación completas. La compañía aérea indicó que había emprendido medidas para subsanar las deficiencias detectadas en el curso de las inspecciones en pista a satisfacción de las autoridades competentes de Francia y presentó los justificantes correspondientes. Las autoridades competentes indicaron que estaban tomando medidas para asegurar que los resultados de los controles en pista fueran debidamente tenidos en cuenta para la vigilancia de la compañía aérea.
- (68) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea toman nota de la reactividad de la compañía aérea y de su transparencia a la hora de solucionar las deficiencias de seguridad detectadas. Los Estados miembros seguirán verificando no obstante el cumplimiento efectivo por parte de la compañía aérea 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 podrán en consecuencia tomar medidas para asegurar el cumplimiento de los requisitos mencionados.

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

- (69) La Comisión no ha recibido hasta la fecha pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras adecuadas por

parte de las demás compañías aéreas incluidas en la lista comunitaria actualizada a 21 de noviembre de 2011 ni de las autoridades responsables de la supervisión normativa de dichas compañías aéreas. 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.

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

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

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

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 3 de abril de 2012.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente*
Siim KALLAS
Vicepresidente

ANEXO A

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS, S.A. "CONVIASA"	VCV-DB-10	VCV	República Bolivariana de Venezuela
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
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconocido	República de Angola

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

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
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/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	No disponible.	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-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/MDCTTATP-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)
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)

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 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	EXY	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	CAA	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	FIL	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)
JET CONGO AIRWAYS	Desconocido	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)

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
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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	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

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
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
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconocido	República de Indonesia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	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
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconocido	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

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
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
SURYA AIR	135-046	Desconocido	República de Indonesia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	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, 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

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
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	República de Kazajstán
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República de Kazajstán
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República de Kazajstán
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República de Kazajstán
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	República de Kazajstán
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	República de Kazajstán
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República de Kazajstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	República de Kazajstán
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	República de Kazajstán
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	República de Kazajstán
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	República de Kazajstán
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

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
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	EEA	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
KYRGYZSTAN AIRLINE	Desconocido	KGA	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	SGL	República Kirguisa
SKY WAY AIR	21	SAB	República Kirguisa
TRAST AERO	05	TSJ	República Kirguisa
VALOR AIR	07	VAC	República Kirguisa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades responsables de la supervisión normativa de la República Gabonesa, excepto Gabon Airlines, Afrijet y SN2AG, incluidas en el anexo B, en particular:			República Gabonesa
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	República Gabonesa
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Islámica de Mauritania responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Islámica de Mauritania
MAURITANIA AIRLINES (MAURITANIA AIRLINES INTERNATIONAL)	001/2011/DG/ANAC	MAI	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 AEREAS 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 of 2010	MXE	República de Mozambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 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
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
SAFARI AIR	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 of 2010	Desconocido	República de Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 of 2010	Desconocido	República de Mozambique
CFM-TTA SA	07 of 2010	Desconocido	República de Mozambique
AERO-SERVICOS SARL	08 of 2010	Desconocido	República de Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	06 of 2010	Desconocido	República de Mozambique
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Filipinas responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Filipinas
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
AEROMAJESTIC	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Desconocido	República de Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES		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
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Desconocido	República de Filipinas
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Desconocido	República de Filipinas

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
CM AERO SERVICES	20110401	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 AIRLINES	2010023	Desconocido	República de Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República de Filipinas
ISLAND HELICOPTER SERVICES	2011043	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
MID-SEA EXPRESS		Desconocido	República de Filipinas
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Desconocido	República de Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconocido	República de Filipinas
NORTHSKY AIR INC.	2011042	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)	2009 004	Desconocido	República de Filipinas
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Desconocido	República de Filipinas
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Desconocido	República de Filipinas
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	República de Filipinas
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Desconocido	República de Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Desconocido	República de Filipinas

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
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 LEONA 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 Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Sudán
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República de Sudán

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
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República de Sudán
ALMAJARA AVIATION	Desconocido	MJA	República de Sudán
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	República de Sudán
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	República de Sudán
BADER AIRLINES	035	BDR	República de Sudán
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	República de Sudán
GREEN FLAG AVIATION	017	Unkown	República de Sudán
MARSLAND COMPANY	040	MSL	República de Sudán
NOVA AIRLINES	001	NOV	República de Sudán
SUDAN AIRWAYS	Desconocido	SUD	República de Sudán
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	República de Sudán
SUN AIR COMPANY	051	SNR	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	RPDC
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 podrá permitir a las compañías aéreas del anexo B que ejerzan sus derechos de tráfico utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

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-IBP 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).