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

►**B**

REGLAMENTO (CE) Nº 474/2006 DE LA COMISIÓN

de 22 de marzo de 2006

por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 84 de 23.3.2006, p. 14)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Reglamento (CE) nº 910/2006 de la Comisión de 20 de junio de 2006	L 168	16	21.6.2006
►**M2**	Reglamento (CE) nº 1543/2006 de la Comisión de 12 de octubre de 2006	L 283	27	14.10.2006
►**M3**	Reglamento (CE) nº 235/2007 de la Comisión de 5 de marzo de 2007	L 66	3	6.3.2007
►**M4**	Reglamento (CE) nº 787/2007 de la Comisión de 4 de julio de 2007	L 175	10	5.7.2007
►**M5**	Reglamento (CE) nº 1043/2007 de la Comisión de 11 de septiembre de 2007	L 239	50	12.9.2007
►**M6**	Reglamento (CE) nº 1400/2007 de la Comisión de 28 de noviembre de 2007	L 311	12	29.11.2007
►**M7**	Reglamento (CE) nº 331/2008 de la Comisión de 11 de abril de 2008	L 102	3	12.4.2008
►**M8**	Reglamento (CE) nº 715/2008 de la Comisión de 24 de julio de 2008	L 197	36	25.7.2008
►**M9**	Reglamento (CE) nº 1131/2008 de la Comisión de 14 de noviembre de 2008	L 306	47	15.11.2008
►**M10**	Reglamento (CE) nº 298/2009 de la Comisión de 8 de abril de 2009	L 95	16	9.4.2009
►**M11**	Reglamento (CE) nº 619/2009 de la Comisión de 13 de Julio de 2009	L 182	4	15.7.2009
►**M12**	Reglamento (CE) nº 1144/2009 de la Comisión de 26 de noviembre de 2009	L 312	16	27.11.2009
►**M13**	Reglamento (UE) nº 273/2010 de la Comisión de 30 de marzo de 2010	L 84	25	31.3.2010
►**M14**	Reglamento (UE) nº 590/2010 de la Comisión de 5 de julio de 2010	L 170	9	6.7.2010
►**M15**	Reglamento (UE) nº 791/2010 de la Comisión de 6 de septiembre de 2010	L 237	10	8.9.2010
►**M16**	Reglamento (UE) nº 1071/2010 de la Comisión de 22 de noviembre de 2010	L 306	44	23.11.2010
►**M17**	Reglamento de Ejecución (UE) nº 390/2011 de la Comisión de 19 de abril de 2011	L 104	10	20.4.2011
►**M18**	Reglamento de Ejecución (UE) nº 1197/2011 de la Comisión de 21 de noviembre de 2011	L 303	14	22.11.2011
►**M19**	Reglamento de Ejecución (UE) nº 295/2012 de la Comisión de 3 de abril de 2012	L 98	13	4.4.2012
►**M20**	Reglamento de Ejecución (UE) nº 1146/2012 de la Comisión de 3 de diciembre de 2012	L 333	7	5.12.2012

▼B

REGLAMENTO (CE) Nº 474/2006 DE LA COMISIÓN

de 22 de marzo de 2006

por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

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

Considerando lo siguiente:

(1) El capítulo II del Reglamento (CE) nº 2111/2005 (en lo sucesivo denominado «el Reglamento de base») establece los procedimientos para elaborar la lista comunitaria de compañías aéreas que son objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, así como los procedimientos que permiten a los Estados miembros, en determinadas circunstancias, adoptar medidas excepcionales para imponer una prohibición de explotación en su territorio.

(2) De conformidad con el artículo 3, apartado 3, del Reglamento de base, los Estados miembros comunicaron a la Comisión la identidad de las compañías aéreas que son objeto de una prohibición de explotación en su territorio, así como las razones que llevaron a la adopción de tales prohibiciones y cualquier otra información pertinente.

(3) La Comisión informó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o, de no haber sido posible, a través de las autoridades responsables de la supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales en los que puede basarse la decisión de imponer una prohibición de explotación dentro de la Comunidad.

(4) De acuerdo con el artículo 7 del Reglamento de base, la Comisión ha dado a las compañías aéreas afectadas la oportunidad de consultar los documentos proporcionados por los Estados miembros, comunicar por escrito sus observaciones y hacer una presentación oral en un plazo de diez días hábiles ante la Comisión y ante el Comité de seguridad aérea ([2]).

(5) Los criterios comunes para el examen de una prohibición de explotación por razones de seguridad a escala comunitaria figuran en el anexo del Reglamento de base.

([1]) DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

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

▼B

Air Bangladesh

(6) Hay pruebas fehacientes de que Air Bangladesh incurre en deficiencias de seguridad graves en lo que respecta a una aeronave determinada de su flota. Dichas deficiencias fueron detectadas por Alemania durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) ([1]).

(7) Air Bangladesh no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Alemania en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta a la correspondencia de dicho Estado miembro. Hasta la fecha, Alemania no ha tenido la oportunidad de comprobar si las deficiencias graves se han corregido.

(8) Las autoridades de Bangladesh responsables de la supervisión normativa de Air Bangladesh no han supervisado adecuadamente una aeronave específica utilizada por esta compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

(9) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Air Bangladesh debe ser objeto de una estricta restricción de explotación e incluirse en el anexo B.

Air Koryo

(10) Hay pruebas fehacientes de que Air Koryo incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Francia y Alemania durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ([2]).

(11) Durante otras inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ([3]), se señaló la incapacidad persistente por parte de Air Koryo para corregir las deficiencias previamente comunicadas por Francia.

(12) Francia comunicó información relacionada con un accidente confirmado y grave que indica la existencia de deficiencias sistémicas latentes en materia de seguridad por parte de Air Koryo.

(13) Air Koryo ha demostrado falta de capacidad para corregir dichas deficiencias de seguridad.

(14) Air Koryo no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Francia en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta a una solicitud de dicho Estado miembro.

(15) El plan de acción correctiva presentado por Air Koryo en respuesta a la solicitud de Francia ha sido inadecuado e insuficiente para corregir las deficiencias graves registradas en materia de seguridad.

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

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

([3]) DGAC/F-2000-895

▼B

(16) Las autoridades de la República Democrática de Corea responsables de la supervisión normativa de Air Koryo no han supervisado adecuadamente esta compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

(17) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Air Koryo no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Ariana Afghan Airlines

(18) Hay pruebas fehacientes de que una aeronave explotada por Ariana Afghan Airlines incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Alemania durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ([1]).

(19) Ariana Afghan Airlines ha demostrado falta de capacidad para corregir dichas deficiencias de seguridad.

(20) Ariana Afghan Airlines no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Alemania en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta adecuada a la correspondencia de dicho Estado miembro.

(21) Las autoridades competentes de Afganistán, país donde está matriculado el avión utilizado por Ariana Afghan Airlines, no han realizado una supervisión plenamente adecuada de una aeronave utilizada por esta compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

(22) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Ariana Afghan no cumple las normas de seguridad pertinentes en relación con todas las aeronaves que explota, exceptuando el A310 con número de matrícula F-GYYY, matriculado en Francia y supervisado por las autoridades francesas.

BGB Air

(23) Hay pruebas fehacientes de que BGB Air incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Italia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ([2]).

(24) BGB Air ha demostrado falta de capacidad o de voluntad para corregir las deficiencias de seguridad, como lo demuestra la presentación de una autoevaluación de acuerdo con las normas de la OACI sobre la base de la *Foreign Operator Check List*, facilitada por Italia, que no era conforme con las conclusiones de las posteriores inspecciones del programa SAFA.

(25) BGB Air no respondió adecuadamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Italia en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta a algunas cartas enviadas por dicho Estado miembro.

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

([2]) ENAC-IT-2005-237

▼B

(26) No se ha suministrado ninguna prueba de la aplicación de un plan de acción correctiva adecuado por parte de BGB Air para corregir las deficiencias graves de seguridad en respuesta a la petición de Italia.

(27) Las autoridades de Kazajstán responsables de la supervisión normativa de BGB Air no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil de Italia cuando surgieron inquietudes en cuanto a la seguridad de la explotación a cargo de BGB Air certificada en dicho Estado, como lo demuestra su ausencia de respuesta a la correspondencia enviada por ese Estado miembro.

(28) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que BGB Air no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Buraq Air

(29) Hay pruebas fehacientes de que Buraq Air incurre en deficiencias de seguridad graves en relación con sus operaciones de transporte de carga. Dichas deficiencias fueron señaladas por Suecia y los Países Bajos durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ([1]).

(30) Buraq Air no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Alemania en relación con la seguridad de sus operaciones de transporte de carga, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su falta de respuesta a la correspondencia de dicho Estado miembro.

(31) Las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa de Buraq Air no han supervisado adecuadamente las operaciones de transporte de carga de esta compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

(32) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Buraq Air debe ser objeto de estrictas restricciones de explotación e incluirse en el anexo B.

Air Service Comores

(33) Hay pruebas fehacientes de que Air Service Comores incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por un Estado miembro, Francia, durante una inspección en pista realizada en el marco del programa SAFA ([2]).

(34) No se ha suministrado ninguna prueba de la aplicación de un plan de acción correctiva adecuado por parte de Air Service Comores para corregir las deficiencias graves de seguridad detectadas en respuesta a la petición de Francia.

(35) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de Air Service Comores han demostrado falta de capacidad para corregir las deficiencias de seguridad.

(36) Las autoridades de las Comoras responsables de la supervisión normativa no cooperaron a su debido tiempo con la autoridad de aviación civil de Francia cuando surgieron inquietudes en cuanto a la seguridad de la explotación de una compañía aérea autorizada o certificada en dicho Estado.

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47
([2]) DGAC/F-2005-1222

▼B

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

GST Aero Air Company

(38) Hay pruebas fehacientes de que GST Aero Air incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron observadas por Italia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ([1]).

(39) GST Aero Air Company ha demostrado falta de capacidad o de voluntad para corregir las deficiencias de seguridad.

(40) GST Aero Air Company no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Italia en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta a la correspondencia enviada por ese Estado miembro.

(41) No se ha presentado ninguna prueba de la aplicación de un plan de acción correctiva adecuado por parte de GST Aero Air Company Air para corregir las deficiencias graves de seguridad en respuesta a la petición de Italia.

(42) Las autoridades de Kazajstán responsables de la supervisión normativa de GST Aero Air Company no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil de Italia cuando surgieron inquietudes en cuanto a la seguridad de la explotación a cargo de una compañía aérea autorizada o certificada en dicho Estado, como lo demuestra su escasa respuesta a la correspondencia enviada por Italia.

(43) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que GST Aero Air Company no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Phoenix Aviation

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

(45) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Phoenix Aviation no cumple las normas de seguridad pertinentes.

([1]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

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

▼B

Phuket Airlines

(46) Hay pruebas fehacientes de que Phuket Airlines incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por dos Estados miembros, el Reino Unido y los Países Bajos, durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ([1]).

(47) Phuket Airlines ha demostrado falta de capacidad para corregir oportuna y adecuadamente dichas deficiencias de seguridad.

(48) Las autoridades de Tailandia responsables de la supervisión normativa no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil de los Países Bajos cuando surgieron inquietudes en cuanto a la seguridad de Phuket Airlines certificada en Tailandia, como lo demuestra la ausencia de respuestas adecuadas a la correspondencia del citado Estado miembro.

(49) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Phuket Airlines no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Reem Air

(50) Hay pruebas fehacientes de que Reem Air incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron señaladas en primer lugar por los Países Bajos durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ([2]).

(51) Durante posteriores inspecciones en pista de conformidad con el programa SAFA ([3]) realizadas en una aeronave específica, los Países Bajos confirmaron la incapacidad persistente por parte de Reem Air para corregir las deficiencias.

(52) Reem Air ha demostrado falta de capacidad o de voluntad para corregir las deficiencias en materia de seguridad.

(53) Reem Air no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de los Países Bajos en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta a la correspondencia enviada por ese Estado miembro.

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

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

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

▼B

(54) No se ha suministrado ninguna prueba de la aplicación de un plan de acción correctiva adecuado por parte de Reem Air para corregir las deficiencias graves de seguridad detectadas en respuesta a la petición de los Países Bajos.

(55) Las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa de Reem Air no han supervisado adecuadamente esta compañía aérea de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, como lo demuestra la persistencia de deficiencias graves en materia de seguridad. Además, la información facilitada a la Comisión por Reem Air durante la audición que se concedió a esta compañía pone de manifiesto que, aunque el certificado de operador aéreo de Reem Air fue expedido por Kirguistán, esta línea aérea tiene su centro de actividad principal en los Emiratos Árabes Unidos, contrariamente a lo establecido en los requisitos del anexo 6 del Convenio de Chicago.

(56) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Reem Air no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Silverback Cargo Freighters

(57) Hay pruebas fehacientes de que de Silverback Cargo Freighters incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por Bélgica durante una inspección en pista realizada en el marco del programa SAFA ([1]).

(58) Silverback Cargo Freighters, que se encarga también del mantenimiento (controles A&B) de sus propias aeronaves, no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Bélgica en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como lo demuestra su ausencia de respuesta adecuada a la petición de dicho Estado miembro.

(59) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Silverback Cargo Freighters no cumple las normas de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

(60) A pesar de su empeño, las autoridades de aviación civil de la República Democrática del Congo tienen continuas dificultades para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, tal como lo demuestra el informe resumido de auditoría del USOAP-OACI de la Dirección de aviación civil de la República Democrática del Congo (Kinshasa, 11-18 de junio de 2001). Se observa que no existe ningún sistema de certificación de los operadores aéreos.

(61) Por consiguiente, las autoridades de la República Democrática del Congo responsables de la supervisión normativa han demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión adecuada en materia de seguridad.

(62) Se ha impuesto una prohibición de explotación a Central Air Express a causa de deficiencias confirmadas relacionadas con las normas de seguridad internacionales y de ausencia de cooperación con un Estado miembro.

([1]) BCAA-2005-36

▼B

(63) Bélgica ([1]) y Hewa Bora Airways (HBA) han facilitado información que revela, en el caso de HBA, que las deficiencias observadas anteriormente por las autoridades belgas se han corregido en gran medida con respecto a determinada aeronave. Bélgica ha comunicado además a la Comisión que pretende realizar inspecciones sistemáticas en pista de HBA. En vista de lo anterior, se considera que esta compañía aérea debe estar autorizada para continuar sus actividades actuales.

(64) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que todas las compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo deben incluirse en el anexo A, con la excepción de Hewa Bora Airways (HBA), que debe incluirse en el anexo B.

Compañías aéreas de Guinea Ecuatorial

(65) Las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil del Reino Unido cuando surgieron inquietudes en cuanto a la seguridad de la explotación a cargo de una compañía aérea autorizada o certificada en dicho Estado. El 27 de marzo de 2002 el Reino Unido escribió al Director General de Aviación Civil de Guinea Ecuatorial ([2]) para pedir aclaraciones sobre los siguientes puntos:

— aumento significativo del número de aeronaves matriculadas en Guinea Ecuatorial y posibilidad de que la Oficina de registro de matrícula de aeronaves (ARB) o una organización similar esté gestionando dicho registro;

— varios operadores aéreos en posesión de un certificado de operador aéreo expedido por Guinea Ecuatorial no tienen su centro de actividad principal en Guinea Ecuatorial.

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

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

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

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

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

▼B

— ausencia de un organismo capaz de llevar a cabo actividades de vigilancia de la seguridad, fundamentalmente por ausencia de personal especializado en concesión de autorizaciones, explotación de las aeronaves o aeronavegabilidad;

— incapacidad para determinar el número de aeronaves matriculadas o el número de certificados válidos de aeronavegabilidad expedidos;

— incapacidad para establecer un sistema estructurado para la certificación y la supervisión de los operadores aéreos;

— incapacidad para adoptar normas sobre operaciones aeronáuticas;

— incapacidad de vigilar a los operadores autorizados;

— incapacidad de aplicar un sistema para realizar las tareas básicas de una agencia de inspección de aeronavegabilidad.

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

(67) Las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa no han demostrado la suficiente capacidad para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago. Varios operadores en posesión de un certificado de operador aéreo expedido por Guinea Ecuatorial no tenían su centro de actividad principal en Guinea Ecuatorial, contrariamente a lo establecido en los requisitos del anexo 6 del Convenio de Chicago ([2]).

(68) Las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa de las siguientes compañías aéreas han demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión adecuada en materia de seguridad de las siguientes compañías: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compañía Aérea de Guinea Ecuatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que la totalidad de las compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial deben ser objeto de una prohibición de explotación e incluirse en el anexo A.

Compañías aéreas de Liberia

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

([1]) Documento de trabajo del Consejo de la OACI C-WP/12471.
([2]) Correspondencia entre el Ministerio de transporte del Reino Unido y la CEAC sobre la expedición de documentación de aeronaves por parte de compañías no autorizadas (6 de agosto de 2003).
([3]) DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316

▼B

(71) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de Liberia no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil del Reino Unido cuando se les informó de las deficiencias graves de seguridad señaladas durante una inspección en pista de una aeronave matriculada en Liberia, efectuada el 5 de marzo de 1996 por la autoridad de aviación civil del Reino Unido ([1]). Inmediatamente después surgieron temores en cuanto a la seguridad de la explotación de las compañías aéreas autorizadas o certificadas en Liberia cuando, el 12 de marzo de 1996, la autoridad de aviación civil del Reino Unido informó a la autoridad de aviación civil de Liberia que todas las solicitudes de autorización de explotación de servicios comerciales al Reino Unido por parte de aeronaves matriculadas en Liberia se rechazarían hasta que las autoridades de Liberia pudieran demostrar la existencia de un régimen normativo eficaz que garantizase la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en Liberia. No se ha recibido respuesta alguna de las autoridades de Liberia. Asimismo, las autoridades de Liberia no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil de Francia al no responder cuando dicho Estado miembro expresó su inquietud en cuanto a la seguridad de la explotación a cargo de una compañía aérea autorizada o certificada en Liberia.

(72) Las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa no han demostrado la suficiente capacidad para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes. El propio Gobierno de Libera admitió en 1996 ([2]) que era incapaz de seguir ejerciendo un control normativo de las aeronaves matriculadas en Liberia a causa de los conflictos civiles. Aunque en 2003 se firmó un acuerdo de paz global y las Naciones Unidas y el Gobierno nacional transitorio de Liberia están poniendo lentamente en marcha medidas para mejorar la seguridad, es poco probable que la capacidad del Gobierno para gestionar su registro de matrículas haya mejorado desde 1996. La OACI todavía no ha llevado a cabo una auditoría USOAP de Liberia debido a la situación de inseguridad del país.

(73) Las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa de las siguientes compañías aéreas han demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión adecuada en materia de seguridad de las siguientes compañías: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que la totalidad de las compañías aéreas certificadas en Liberia deben ser objeto de una prohibición de explotación e incluirse en el anexo A.

Compañías aéreas de Sierra Leona

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

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

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

([3]) LFV-S-04-0037

▼B

(76) Las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa no cooperaron plenamente con la autoridad de aviación civil de Suecia cuando surgieron inquietudes respecto de la seguridad de la explotación a cargo de Air Universal Ltd certificada en dicho Estado, como demuestra el hecho de que no hayan respondido a la correspondencia de ese Estado miembro.

(77) La autorización de explotación o el permiso técnico de toda compañía supervisada por Sierra Leona han sido rechazados o revocados previamente por el Reino Unido.

(78) Aunque el certificado de operador aéreo de Air Universal Ltd fue expedido por Sierra Leona, se ha acreditado que esa línea aérea tiene su centro de actividad principal en Jordania, contrariamente a lo establecido en el anexo 6 del Convenio de Chicago.

(79) Las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa de Air Universal Ltd no han supervisado adecuadamente esta compañía aérea de conformidad con las obligaciones que impone el Convenio de Chicago.

(80) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Air Universal Ltd no cumple las normas de seguridad pertinentes.

(81) Hay pruebas fehacientes de que las compañías aéreas certificadas en Sierra Leona incurren en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por tres Estados miembros, el Reino Unido, Malta y Suecia, durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ([1]).

(82) Las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa no cooperaron plenamente con las autoridades de aviación civil de Suecia y Malta cuando surgieron inquietudes respecto de la seguridad de la explotación a cargo de Air Universal Ltd certificada en dicho Estado, como demuestra el hecho de que no hayan respondido a la correspondencia de ese Estado miembro.

(83) Las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa no han demostrado la suficiente capacidad para ejecutar y aplicar las normas de seguridad pertinentes de conformidad con las obligaciones que les incumben en virtud del Convenio de Chicago. Sierra Leona carece de un sistema adecuado para supervisión de sus operadores y aeronaves, y no posee la capacidad ni los recursos técnicos para el desempeño de esas tareas. Varios operadores en posesión de un certificado de operador aéreo expedido por Sierra Leona no tenían su centro de actividad principal en Sierra Leona, contrariamente a lo prescrito en el anexo 6 del Convenio de Chicago.

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

▼B

(84) El plan de acción correctiva presentado por Sierra Leona se considera inadecuado (o insuficiente) para remediar las graves deficiencias de seguridad detectadas. La autoridad de aviación civil de Sierra Leona ha contratado a una empresa privada, International Aviation Surveyors (IAS), para que realice en su nombre determinadas funciones de supervisión. Sin embargo, las disposiciones concertadas por ambas partes en un memorando de entendimiento ([1]) no ofrecen un sistema adecuado de supervisión de las aeronaves matriculadas en Sierra Leona. En particular:

— Las aeronaves/aerolíneas objeto del memorando de entendimiento no tenían su base en Sierra Leona y el personal de IAS no estaba basado en Sierra Leona ni en el país en que tenían su base las líneas aéreas.

— IAS no parecía disponer de competencias ejecutivas.

— IAS asumió la responsabilidad de la realización de inspecciones rutinarias de las líneas aéreas afectadas, pero no se especificó el nivel de la actividad inspectora.

— El memorando de entendimiento confería a IAS una relación contractual con las líneas aéreas interesadas.

— No parece que el memorando de entendimiento abordara adecuadamente la supervisión de las operaciones de vuelo.

(85) Las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa de las siguientes compañías aéreas han demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión de seguridad adecuada de las siguientes compañías aéreas: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que todas las compañías aéreas certificadas en Sierra Leona deben ser objeto de una prohibición de explotación e incluirse en el anexo A.

Compañías aéreas de Suazilandia

(87) Hay pruebas fehacientes de que Jet Africa, una compañía aérea certificada en Suazilandia, incurre en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por los Países Bajos durante una inspección en pista realizada en el marco del programa SAFA ([2]).

(88) Jet Africa no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de los Países Bajos en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de transparencia y de comunicación, como demuestra el hecho de que no haya respondido a la correspondencia de ese Estado miembro.

(89) No hay pruebas de que Jet Africa haya presentado, en respuesta a la petición de los Países Bajos, un plan de acción correctiva para corregir las graves deficiencias de seguridad detectadas.

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

([2]) CAA/NL-2004-98

▼B

(90) Las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa se han mostrado incapaces de aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, según demuestra una auditoría del USOAP realizada en marzo de 1999. El informe de la auditoría ([1]) concluía que, en el período auditado, Suazilandia fue incapaz de cumplir satisfactoriamente sus responsabilidades de supervisión de seguridad con respecto a sus aerolíneas y registro de aeronaves. El informe señalaba también que no era posible determinar el número efectivo de aeronaves matriculadas en el registro, pues éste no se tenía adecuadamente al día. Tampoco pudo el equipo de auditoría determinar el número real de licencias de personal expedidas por Suazilandia que conservaban su validez, pues no se mantenían registros de las mismas. No se ha realizado una auditoría de seguimiento del USOAP porque Suazilandia no ha facilitado a la OACI información sobre sus progresos en la aplicación del plan de acción diseñado como respuesta a los resultados de la auditoría.

(91) Las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa de las siguientes compañías aéreas han demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión de seguridad adecuada de las siguientes compañías: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que todas las compañías aéreas certificadas en Suazilandia deben ser objeto de una prohibición de explotación e incluirse en el anexo A.

Consideraciones generales relativas a las compañías aéreas incluidas en la lista

(93) Siempre que no se ponga en peligro la seguridad, se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a todas las compañías aéreas arriba mencionadas si utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se observen las pertinentes normas de seguridad.

(94) La lista de la Comunidad deberá ser actualizada periódicamente y tan pronto como sea necesario, en función de la evolución de los aspectos de seguridad relativos a las compañías aéreas afectadas y sobre la base de nuevos datos relacionados con las medidas correctoras adoptadas.

Compañías aéreas que no figuran en la lista

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

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

▼B

(96) Sobre la base de la información facilitada por Alemania, se considera que ya no existen pruebas fundadas de falta de capacidad o voluntad de las autoridades de Tayikistán responsables de la supervisión normativa de las compañías aéreas certificadas en ese Estado.

(97) Sobre la base de la información facilitada a Bélgica, según la cual se han resuelto plenamente las deficiencias que condujeron a la prohibición nacional de I.C.T.T.P.W. y South Airlines, se considera que no existen pruebas fundadas de persistencia de deficiencias de seguridad graves en esas compañías aéreas.

(98) Sobre la base de la información facilitada por Alemania que muestra que las aeronaves concretas que condujeron a la imposición de una restricción de explotación a la compañía Atlant Soyuz ya no forman parte de la flota, se considera que no existen pruebas fundadas de persistencia de deficiencias graves de seguridad en dicha compañía.

(99) Sobre la base de la información disponible en estos momentos, se considera que no existen pruebas fundadas de deficiencias graves de seguridad sin corregir en Air Mauritanie. No obstante, es necesario valorar con más detenimiento la capacidad de las autoridades de Mauritania responsables de la supervisión normativa de esta compañía aérea. A tal fin, la Comisión, con asistencia de las autoridades de cualesquiera Estados miembros interesados, deberán realizar una evaluación de las autoridades de Mauritania responsables de la supervisión normativa de esa compañía aérea y las empresas bajo su responsabilidad en el plazo de 2 meses.

(100) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de seguridad aérea.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

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

Artículo 2

Prohibiciones de explotación

1. Se prohíben en el interior de la Comunidad todas las operaciones de las compañías aéreas que figuran en el anexo A.

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

▼B

Artículo 3

Cumplimiento de la normativa

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

Artículo 4

Entrada en vigor

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

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

▼M20

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, SA «CONVIASA»	VCV-DB-10	VCV	República Bolivariana de Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	República de Ghana
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
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola

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

▼M20

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
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:			**República de Benín**
AERO BENIN	PEA nº 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA nº 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	N/A	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA nº 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nº 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA nº 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	República de Benín
ROYAL AIR	PEA nº 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA nº 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	República de Benín
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			**República del Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconocido	República del Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconocido	República del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República del Congo
EQUAJET	RAC06-007	Desconocido	República del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Desconocido	República del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	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 (DRC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			**República Democrática del Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0039/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

▼**M20**

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 KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	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/0064/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	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/0050/2010	CAA	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	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)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	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/0051/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2011	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/0065/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

▼M20

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
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Firma ministerial (orden nº 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	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	103/CAB/MIN/TVC/2012	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/0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	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

▼M20

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
TANGO AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC nº 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nº 005	NAS	Eritrea
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 BORN INDONESIA	135-055	Desconocido	República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
CITILINK INDONESIA	121-046	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

▼**M20**

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
HEAVY LIFT	135-042	Desconocido	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República de Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	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
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Desconocido	República de Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia

▼**M20**

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 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 Kazajistán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, en particular:			**República de Kazajistán**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	República de Kazajistán
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	República de Kazajistán
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	República de Kazajistán
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República de Kazajistán
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	República de Kazajistán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	República de Kazajistán
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República de Kazajistán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	República de Kazajistán
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	República de Kazajistán

▼**M20**

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
DETA AIR	AK-0458-12	DET	República de Kazajistán
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	República de Kazajistán
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	República de Kazajistán
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	República de Kazajistán
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	República de Kazajistán
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	República de Kazajistán
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	República de Kazajistán
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República de Kazajistán
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	República de Kazajistán
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	República de Kazajistán
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	República de Kazajistán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República de Kazajistán
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	República de Kazajistán
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	República de Kazajistán
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	República de Kazajistán
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	República de Kazajistán
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	República de Kazajistán
SCAT	AK-0460-12	VSV	República de Kazajistán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República de Kazajistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			**República Kirguisa**
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
Avia Traffic Company	23	AVJ	República Kirguisa
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Kirguisa

▼M20

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
Click Airways	11	CGK	República Kirguisa
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	República Kirguisa
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EEA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
Kyrgyzstan	03	LYN	República Kirguisa
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	SGL	República Kirguisa
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Kirguisa
Sky Way air	39	SAB	República Kirguisa
SUPREME AVIATION	40	SGK	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

▼M20

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Mozambique responsables de la supervisión normativa, en particular:			**República de Mozambique**
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Desconocido	República de Mozambique
Aerovisao de Mozambique	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
CFA Mozambique	MOZ-10	Desconocido	República de Mozambique
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Desconocido	República de Mozambique
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Desconocido	República de Mozambique
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Desconocido	República de Mozambique
Helicopteros Capital	MOZ-11	Desconocido	República de Mozambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Desconocido	República de Mozambique
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	República de Mozambique
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	República de Mozambique
Unique Air Charter	MOZ-13	Desconocido	República de Mozambique
Safari Air	MOZ-12	Desconocido	República de Mozambique
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	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	Desconocido	República de Filipinas
AIRGURUS	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	República de Filipinas
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconocido	República de Filipinas

▼**M20**

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
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
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

▼**M20**

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
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
SKYJET	Desconocido	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
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Desconocido	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
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Desconocido	República de Filipinas
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	República de Filipinas

▼M20

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
World aviation, corp.	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
WcC Aviation Company	2009015	Desconocido	República de Filipinas
YOkota aviation, inc.	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
ZenitH Air, Inc.	2009012	Desconocido	República de Filipinas
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	República de Filipinas
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			**Santo Tomé y Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Santo Tomé y Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Santo Tomé y Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Santo Tomé y Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Santo Tomé y Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			**Sierra Leona**
AIR RUM, Ltd	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
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
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República de Sudán

▼**M20**

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
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	Desconocido	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

▼**M20**

ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204	Toda la flota salvo: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ([1])	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50, 2 aeronaves de tipo Falcon 900	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	República Gabonesa
AIR ASTANA ([2])	AK-0443-11	KZR	Kazajistán	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo B-767, aeronaves de tipo B-757, aeronaves de tipo A319/320/321, aeronaves de tipo Fokker 50.	Toda la flota salvo: aeronaves dentro de la flota de B-767, según se menciona en el AOC, aeronaves dentro de la flota de B-757, según se menciona en el AOC, aeronaves dentro de la flota de A319/320/321, aeronaves dentro de la flota de Fokker 50, según se menciona en el AOC	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.

▼M20

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
GABON AIRLINES ([3])	001/MTAC/ANAC	GBK	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda la flota salvo: TR-LHP	República Gabonesa
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: 14 aeronaves de tipo A-300, 8 aeronaves de tipo A-310, 1 aeronave B-737	Toda la flota salvo: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBB EP-IBQ EP-AGA	República Islámica de Irán
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
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 operaciones actuales en la Unión Europea.
([2]) Solo se permite a Air Astana utilizar para sus operaciones actuales en la UE los tipos de aeronaves especificados anteriormente, siempre que: 1) estén registrados en Aruba y 2) todos los cambios del AOC se presenten a su debido tiempo a la Comisión y a Eurocontrol.
([3]) Solo se permite a Gabon Airlines utilizar las aeronaves especificadas para sus operaciones actuales en la Unión 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) nº 590/2010 (DO L 170 de 6.7.2010, p. 15).