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

▼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.

▼M16

ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA DENTRO DE LA UE [1]

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	República de Ghana
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino de Camboya
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	República de Ruanda
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de 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	015	Desconocido	República de Angola
AIR26	004	DCD	República de Angola
AIR GEMINI	002	GLL	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconocido	República de Angola
AIR JET	003	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	República de Angola
ALADA	005	RAD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola
HELIMALONGO	011	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
PHA	019	Desconocido	República de Angola
RUI & CONCEICAO	012	Desconocido	República de Angola
SAL	013	Desconocido	República de Angola

[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.

▼M16

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
SERVISAIR	018	Desconocido	República de Angola
SONAIR	014	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
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Desconocido	República del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Desconocido	República del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			**República Democrática del Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 036/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	República Democrática del Congo (RDC)

▼**M16**

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
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	República Democrática del Congo (RDC)
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	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	República Democrática del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	República Democrática del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministerial (Ordonnance nº 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

▼M16

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
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	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconocido	CEL	Guinea Ecuatorial
EGAMS	Desconocido	EGM	Guinea Ecuatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea Ecuatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.a.	Guinea Ecuatorial
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea Ecuatorial
GUINEA AIRWAYS	738	n.a.	Guinea Ecuatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia y Metro Batavia, y en particular:			**República de Indonesia**
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconocido	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconocido	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconocido	República de Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Desconocido	República de Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	República de Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República de Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República de Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República de Indonesia
EASTINDO	135-038	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	República de Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia

▼M16

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
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconocido	República de Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	República de Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República de Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República de Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República de Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconocido	República de Indonesia
MEGANTARA	121-025	MKE	República de Indonesia
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
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Desconocido	República de Indonesia
SMAC	135-015	SMC	República de Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República de Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconocido	República de Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconocido	República de Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconocido	República de Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República de Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República de Indonesia
UNINDO	135-040	Desconocido	República de Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República de Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kazajstán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, en particular:			**República de Kazajstán**
AERO AIR COMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	República de Kazajstán
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República de Kazajstán
AIR DIVISION OF EKA	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán

▼**M16**

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 FLAMINGO	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AIR TRUST AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Desconocido	AKS	República de Kazajstán
ALMATY AVIATION	Desconocido	LMT	República de Kazajstán
ARKHABAY	Desconocido	KEK	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	República de Kazajstán
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República de Kazajstán
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República de Kazajstán
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	República de Kazajstán
AVIA-JAYNAR	Desconocido	SAP	República de Kazajstán
BEYBARS AIRCOMPANY	Desconocido	BBS	República de Kazajstán
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	República de Kazajstán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	República de Kazajstán
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	República de Kazajstán
DETA AIR	AK-0344-08	DET	República de Kazajstán
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República de Kazajstán
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Desconocido	KZE	República de Kazajstán
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República de Kazajstán
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República de Kazajstán
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	República de Kazajstán
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	República de Kazajstán
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	República de Kazajstán
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República de Kazajstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	República de Kazajstán
KAZAIRWEST	Desconocido	KAW	República de Kazajstán
KAZAVIA	Desconocido	KKA	República de Kazajstán
KAZAVIASPAS	Desconocido	KZS	República de Kazajstán
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República de Kazajstán
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	República de Kazajstán
MIRAS	AK-0315-07	MIF	República de Kazajstán
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Desconocido	KOV	República de Kazajstán
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
PRIME AVIATION	Desconocido	PKZ	República de Kazajstán
SAMAL AIR	Desconocido	SAV	República de Kazajstán
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	República de Kazajstán
SEMEYAVIA	Desconocido	SMK	República de Kazajstán

▼M16

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
SCAT	AK-0350-08	VSV	República de Kazajstán
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	República de Kazajstán
SKYJET	AK-0307-09	SEK	República de Kazajstán
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	República de Kazajstán
ZHETYSU AIRCOMPANY	Desconocido	JTU	República de Kazajstán
ZHERSU AVIA	Desconocido	RZU	República de Kazajstán
ZHEZKAZGANAIR	Desconocido	KZH	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	AAZ	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República Kirguisa
CAAS	13	CBK	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	EEA	República Kirguisa
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
KYRGYZSTAN AIRLINE	Desconocido	KGA	República Kirguisa
MAX AVIA	33	MAI	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	SGL	República Kirguisa
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República Kirguisa
SKY WAY AIR	21	SAB	República Kirguisa
TENIR AIRLINES	26	TEB	República Kirguisa
TRAST AERO	05	TSJ	República Kirguisa
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		Desconocido	República Gabonesa

▼M16

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 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 AIRWAYS		MTW	República Islámica de Mauritania
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Filipinas responsables de la supervisión normativa, en particular:			**República de Filipinas**
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Desconocido	República de Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	República de Filipinas
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconocido	República de Filipinas
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Desconocido	República de Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Desconocido	República de Filipinas
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Desconocido	República de Filipinas
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Desconocido	República de Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconocido	República de Filipinas
BEACON	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Desconocido	República de Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Desconocido	República de Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	República de Filipinas
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Desconocido	República de Filipinas
CM AERO	4AN2000001	Desconocido	República de Filipinas
CORPORATE AIR	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Desconocido	República de Filipinas
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconocido	República de Filipinas
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Desconocido	República de Filipinas
HUMA CORPORATION	2009014	Desconocido	República de Filipinas

▼M16

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
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Desconocido	República de Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República de Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconocido	República de Filipinas
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Desconocido	República de Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconocido	República de Filipinas
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Desconocido	República de Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconocido	República de Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Desconocido	República de Filipinas
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	República de Filipinas
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Desconocido	República de Filipinas
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Desconocido	República de Filipinas
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	República de Filipinas
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Desconocido	República de Filipinas
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	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
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

▼M16

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
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**
SUDAN AIRWAYS	Desconocido	SUD	República de Sudán
SUN AIR COMPANY	051	SNR	República de Sudán
MARSLAND COMPANY	040	MSL	República de Sudán
ATTICO AIRLINES	023	ETC	República de Sudán
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	República de Sudán
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	República de Sudán
ALMAJARA AVIATION	Desconocido	MJA	República de Sudán
BADER AIRLINES	035	BDR	República de Sudán
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República de Sudán
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	República de Sudán
GREEN FLAG AVIATION	017	Desconocido	República de Sudán
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República de Sudán
NOVA AIRLINES	001	NOV	República de Sudán
TARCO AIRLINES	056	Desconocido	República de Sudán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, en particular:			**Suazilandia**

▼**M16**

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
SUAZILANDIA 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

▼M16

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: dos aeronaves de tipo Tu-204	Toda la flota salvo: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA		República Gabonesa	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo Falcon 50; dos 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: dos aeronaves de tipo B767; cuatro aeronaves de tipo B757; diez aeronaves de tipo A319/320/321; cinco aeronaves de tipo Fokker 50	Toda la flota salvo: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Reino de los Países Bajos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	República de Ghana	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo DC8-63F	Toda la flota salvo: 9G-TOP y 9G-RAC	República de Ghana
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	República Gabonesa	Toda la flota salvo: una aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda la flota salvo: TR-LHP	República Gabonesa

[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.

▼**M16**

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
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: catorce aeronaves de tipo A300, ocho aeronaves de tipo A310, una aeronave B737	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: una aeronave de tipo Challenger CL601; una aeronave de tipo HS-125-800	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG	República Gabonesa; República de Sudáfrica
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: tres aeronaves de tipo Boeing B-777 y cuatro aeronaves de tipo Boeing B-737-700	Toda la flota salvo: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	República de Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucrania	Toda la flota salvo: una aeronave de tipo MD-83	Toda la flota salvo: UR-CFF	Ucrania

([1]) 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 Unión Europea.
([4]) Se permite a Iran Air operar en la Unión Europea utilizando las aeronaves concretas especificadas en el considerando 69 del Reglamento (EU) nº 590/2010, DO L 170 de 6.7.2010, p. 15.