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		
		nº	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

▼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.

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

[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

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.

(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 gra-

---

([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

ves. 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.

(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

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

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

▼B

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.

(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 ([3]).

(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.

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47

([2]) DGAC/F-2005-1222

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

▼B

(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 ([1]) 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.

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 ([2]).

(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 pri-

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

([2]) 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

▼B

mer lugar por los Países Bajos durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ([1]).

(51) Durante posteriores inspecciones en pista de conformidad con el programa SAFA ([2]) 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.

(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 ([3]).

(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.

([1]) 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

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

([3]) BCAA-2005-36

▼B

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.

(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.

([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).

▼B

(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 ([1]) 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:

— 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 ([2]) 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 ([3]).

(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

([1]) 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).
([2]) Documento de trabajo del Consejo de la OACI C-WP/12471.
([3]) 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).

▼B

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 ([1]).

(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 ([2]). 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 ([3]) 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.

([1]) DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316

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

([3]) 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.

▼B

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 ([1]).

(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 ([2]).

(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.

(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

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

([2]) 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

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.

(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 ([3]) 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

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

▼B

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.

(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

▼B

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.

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.

▼M6

ANEXO A

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
AIR KORYO	Desconocido	KOR	República Popular Democrática de Corea (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistán
MAHAN AIR	FS 105	IRM	República Islámica de Irán
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucrania
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrania
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:		—	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	República Democrática del Congo (RDC)

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

▼**M6**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Firma ministerial (*ordonnance* 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

▼M6

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	República Democrática del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:			Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea Ecuatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.d.	Guinea Ecuatorial
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea Ecuatorial

▼M6

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
GUINEA AIRWAYS	738	n.d.	Guinea Ecuatorial
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:			Indonesia
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	Indonesia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Desconocido	Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconocido	Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconocido	Indonesia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Desconocido	Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Desconocido	Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Desconocido	Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesia
EASTINDO	135-038	Desconocido	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Desconocido	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Desconocido	Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Desconocido	Indonesia
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonesia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconocido	Indonesia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Desconocido	Indonesia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesia

▼M6

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	Indonesia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Desconocido	Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Desconocido	Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconocido	Indonesia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconocido	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:		—	República Kirguisa
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	República Kirguisa
BOTIR AVIA	10	BTR	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	Desconocido	República Kirguisa
ESEN AIR	2	ESD	República Kirguisa
GALAXY AIR	12	GAL	República Kirguisa

▼M6

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República Kirguisa
INTAL AVIA	27	INL	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	República Kirguisa
MAX AVIA	33	MAI	República Kirguisa
OHS AVIA	09	OSH	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	Desconocido	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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa	—	—	Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:	—	—	Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Desconocido	BVU	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 Suazilandia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:	—	—	Suazilandia
AERO AFRICA (PTY) LTD	Desconocido	RFC	Suazilandia
JET AFRICA Suazilandia	Desconocido	OSW	Suazilandia
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Desconocido	RSN	Suazilandia
SCAN AIR CHARTER, LTD	Desconocido	Desconocido	Suazilandia

▼**M6**

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconocido	SWX	Suazilandia
Suazilandia AIRLINK	Desconocido	SZL	Suazilandia

▼M6

ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	República Democrática del Congo (RDC)	Toda la flota salvo: B767-266 ER	Toda la flota salvo: 9Q-CJD (cons. Nº 23 178)	República Democrática del Congo (RDC)

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