

REGLAMENTO (CE) Nº 619/2009 DE LA COMISIÓN

de 13 de Julio de 2009

que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006⁽²⁾, estableció la lista comunitaria que prevé el capítulo II del Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo con las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad.
- (2) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 2111/2005, algunos Estados miembros han comunicado a la Comisión información que es pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. También ha habido países terceros que han comunicado información pertinente en ese contexto. Es necesario, pues, actualizar la lista comunitaria sobre esas bases.
- (3) Todas las compañías aéreas afectadas fueron informadas por la Comisión, directamente o, cuando ello no fue posible, a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales por los que podía imponérseles una prohibición de explotación dentro de la Comunidad o modificarse las condiciones de esa prohibición en el caso de las compañías ya incluidas en la lista comunitaria.
- (4) La Comisión, además, brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar la documentación facilitada por los Estados miembros, así como de comunicar por escrito sus observaciones y de efectuar en un plazo de diez días hábiles una presentación oral de su posición ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad

Aérea establecido por el Reglamento (CE) nº 3922/91, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil⁽³⁾.

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

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

Compañías aéreas de la Comunidad

- (7) Tras la información obtenida de las inspecciones en pista a las que se sometieron en el marco del programa SAFA las aeronaves de algunas compañías comunitarias, así como de otras inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por sus respectivas autoridades nacionales de aviación, algunos Estados miembros han tomado una serie de medidas ejecutorias y se las han comunicado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea: las autoridades competentes de Grecia han informado de que a la compañía EuroAir Ltd se le retiró el Certificado de Operador Aéreo (AOC) el 8 de mayo de 2009, y las autoridades competentes de Suecia han notificado haber retirado el AOC de la compañía Nordic Airways AB («Regional») el 23 de enero de 2009 y el de la compañía Fly Excellence AB, el 31 de marzo del mismo año.

One Two Go Airlines y Orient Thai Airlines

One Two Go Airlines

- (8) Las autoridades competentes de Tailandia (Departamento tailandés de Aviación Civil) comunicaron a la Comisión el 8 de abril de 2009 la revocación del AOC de la compañía One Two Go. Aunque esta compañía recurrió contra la orden de revocación, el citado Departamento la confirmó el 4 de mayo siguiente.
- (9) Por lo tanto, teniendo en cuenta que el operador ha perdido su AOC y que su licencia de explotación no puede, pues, considerarse válida atendiendo a los criterios comunes, se determina que One Two Go ha dejado de responder a la definición de «compañía aérea» que recoge el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 2111/2005 y debe por ello suprimirse del anexo A.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

⁽³⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

Orient Thai Airlines

- (10) De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 298/2009 de la Comisión, de 8 de abril de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad ⁽¹⁾, el Departamento tailandés de Aviación Civil confirmó a la Comisión la efectividad de las medidas correctivas adoptadas por Orient Thai y de las otras medidas tomadas por él mismo para resolver las deficiencias de seguridad que se habían detectado previamente y que habían llevado a ordenar la suspensión de las operaciones de la compañía con aeronaves MD-80 durante un período de 75 días (hasta el 7 de octubre de 2008).
- (11) Atendiendo a esa información, la Comisión considera que no es necesario adoptar más medidas.

Compañías aéreas de Ucrania*Descripción general de la seguridad de las compañías aéreas de Ucrania*

- (12) Tras la adopción del Reglamento (CE) n° 298/2009, un equipo de expertos europeos visitó Ucrania del 25 al 29 de mayo de 2009 para comprobar el nivel de aplicación del plan de acción que habían presentado las autoridades competentes de ese país con el fin de mejorar la supervisión y la situación de seguridad de dos compañías cuyas operaciones están sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad, a saber, Ukraine Cargo Airways y Ukrainian Mediterranean Airlines. Además, con objeto de verificar la forma en que ejerce la supervisión la Administración Estatal de Aviación de Ucrania, el equipo comunitario de expertos se entrevistó con representantes de dos compañías —South Airlines y Khors Air Company— que operan en la Comunidad y que han sido objeto de inspecciones en pista en territorio comunitario y en otros Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).
- (13) La Administración Estatal de Aviación ha avanzado poco en la aplicación de su plan de acción, presentado el 31 de mayo de 2008. Todas las medidas (12/12) indicadas en ese plan para mejorar el ejercicio de la supervisión siguen abiertas todavía. Hasta la fecha, no se ha efectuado ninguna certificación conforme a los requisitos anunciados por dicha Administración, tampoco se ha promulgado la legislación correspondiente, y las medidas correctivas no quedarán completadas antes de julio de 2011, como muy pronto, con la aplicación de algunas de ellas aplazada hasta 2015.
- (14) La aplicación del plan de acción está directamente unida a la complejidad del sistema jurídico de Ucrania, que no permite determinar con claridad los criterios utilizados para la aprobación de las aeronaves y de los operadores ni si éstos cumplen efectivamente con lo dispuesto en los anexos de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI). Estos hechos se confirmaron en los encuentros celebrados con los cuatro operadores.

- (15) Asimismo, el informe de la visita pone de manifiesto que las autoridades competentes ucranianas no disponen de personal cualificado suficiente para efectuar la supervisión de 74 titulares de AOC (aeronavegabilidad y operaciones). En este sentido, no pudo demostrarse plenamente la aplicación continuada de las actividades de supervisión, y las observaciones presentadas después de la visita por esas autoridades no permiten aclarar las cuestiones pendientes. Por otra parte, el detenido análisis del sistema de AOC empleado por dichas autoridades muestra que éste no permite identificar con claridad las normas/criterios aplicados para la certificación, ni conocer con exactitud la flota que está autorizada para las operaciones ni las autorizaciones concedidas.
- (16) Las observaciones presentadas por las autoridades competentes de Ucrania no anularon las averiguaciones hechas durante la visita. Las diversas medidas correctivas anunciadas por esas autoridades tendrán que ser seguidas de cerca y evaluadas con regularidad, teniendo en cuenta también los resultados de la visita efectuada en junio de 2008 en el marco del programa USOAP de la OACI. Después de la visita, las autoridades ucranianas presentaron un nuevo plan de acción, con medidas correctivas, cuya aplicación depende de la adopción en Ucrania de una nueva legislación aeronáutica, prevista para 2010. De ahí que la adopción de las disposiciones de aplicación necesarias no vaya a poder quedar completada hasta la segunda mitad de 2011 para las operaciones de las aeronaves, hasta finales de 2012 para la licencia de las tripulaciones de vuelo y hasta finales de 2015 para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (17) A la luz de los resultados de la visita y de las presentaciones hechas durante la reunión del Comité de Seguridad Aérea celebrada el 1 de julio de 2009, la Comisión continuará siguiendo de cerca la aplicación en Ucrania de las medidas necesarias y colaborando con las autoridades competentes de ese país para ayudarlas a mejorar su supervisión y a tratar de forma adecuada los casos de incumplimiento. Además, los Estados miembros procederán a una verificación sistemática del cumplimiento efectivo de las normas de seguridad aplicables, dando carácter prioritario, en virtud del Reglamento (CE) n° 351/2008 de la Comisión ⁽²⁾, a las inspecciones en pista de las aeronaves de las compañías aéreas que hayan obtenido su licencia en Ucrania.

Motor Sich JSC Airlines

- (18) Tras la adopción del Reglamento (CE) n° 298/2009, se invitó a la compañía a que presentara toda la información que fuera pertinente, incluidas las medidas correctivas que se hubieran adoptado para subsanar las deficiencias de seguridad detectadas anteriormente. En respuesta a esa invitación, las autoridades competentes de Ucrania facilitaron información aclarando las medidas tomadas con relación al AOC de la compañía. Ésta, por su parte, presentó documentación el 4 de junio de 2009 en la que confirmaba haber efectuado un análisis de las causas subyacentes a las deficiencias de seguridad y adoptado medidas correctivas para resolverlas; según esa documentación, tanto el análisis como las medidas correctivas habían sido aprobadas por las autoridades competentes

⁽¹⁾ DO L 95 de 9.4.2009, p. 16.⁽²⁾ DO L 109 de 19.4.2008, p. 7.

ucranianas. Además, el 15 de junio, la compañía remitió una carta (con indicación de las medidas correctivas) a las autoridades competentes de Francia que habían sometido a una inspección⁽¹⁾ la aeronave AN-12 (UR-11819). El plan de acción indica que la documentación y los manuales de la compañía (manual de operaciones y manual de vuelo) han sido modificados para adaptarlos a las normas de la OACI y hacer posible una correcta preparación de los vuelos.

- (19) Se observa, sin embargo, que la formación que se imparte a pilotos y tripulación para garantizar que los manuales y procedimientos revisados se apliquen de forma efectiva no resulta suficiente para garantizar una cobertura adecuada de todos los cambios introducidos. Además, la Comisión no ha recibido de las autoridades competentes ucranianas ninguna información que indique la verificación del estado de ejecución de esos cambios ni la terminación efectiva de las medidas aplicadas para resolver de forma sostenible las deficiencias de seguridad detectadas.
- (20) A la luz de estas consideraciones y atendiendo a los criterios comunes, la Comisión considera en la fase actual que la compañía Motor Sich sigue sin cumplir las normas de seguridad aplicables y debe por tanto seguir figurando en el anexo A.

Ukraine Cargo Airways

- (21) Tras la adopción del Reglamento (CE) n° 298/2009, la compañía fue visitada por el equipo de expertos de la CE el 27 de mayo de 2009. El informe de la visita indica que la flota de Ukraine Cargo Airways (UCA) se ha reducido considerablemente en el curso de un año, pasando de 20 aeronaves a comienzos de 2008 (diez IL-76, tres AN-12, tres AN-26, tres helicópteros MIL-8 y un Tupolev Tu-134) a sólo 4 en el momento de la visita (dos IL-76, un AN-12 y un AN-26). En la visita se comprobó que de las cuatro aeronaves que figuraban en el AOC, sólo una de las dos IL-76 (UR-UCC) se hallaba en condiciones de aeronavegabilidad y que para las otras tres habían expirado los certificados. La compañía declaró que todas las demás aeronaves ya no eran aeronavegables y que su explotación había cesado por completo.
- (22) Según el informe del equipo de expertos, UCA ha logrado un considerable avance en la aplicación de su plan de medidas correctivas, que fue presentado a la Comisión el 1 de abril de 2008. El informe indica que, de las 22 medidas programadas, 19 ya se han completado y cerrado. La política de seguridad y el sistema de documentación han sido revisados y mejorados y se ha establecido un departamento de inspección de seguridad interior. Además, se han mejorado las condiciones técnicas de las aeronaves así como los procedimientos de formación de las tripulaciones. Sin embargo, tres de las medidas propuestas en el plan siguen todavía abiertas y plantean problemas, particularmente la ausencia en las aeronaves IL-76, AN-12 y AN-26 de las máscaras de oxígeno de rápida colocación que exige la OACI para los vuelos por encima de cierta altitud.
- (23) El informe señala también algunas deficiencias de seguridad significativas en las operaciones de vuelo, la formación, los controles y el mantenimiento de la aeronavega-

bilidad. Además, el sistema de gestión de la calidad es insuficiente dado que no garantiza un análisis sistemático de las deficiencias ni tampoco que los problemas detectados por las auditorías internas o por las autoridades competentes de Ucrania se corrijan y verifiquen antes de considerarlos resueltos. Estos hechos plantean dudas sobre la sostenibilidad de las medidas correctivas aplicadas por la compañía tras imponérsele la prohibición de explotación.

- (24) Tras ser invitada a presentar sus observaciones, UCA facilitó el 10 de junio documentación sobre los problemas detectados durante la visita. De los dieciséis nuevos problemas, uno pudo darse por cerrado tras el examen de la documentación por la compañía y, con relación a otros dos problemas, referentes a su manual de operaciones y a su AOC, UCA indicó que había presentado para su aprobación a las autoridades competentes de Ucrania una serie de cambios en su manual de operaciones así como una solicitud para la limitación en el AOC del nivel vuelo de las aeronaves AN-12 (UR-UCN) y AN-26 (UR-UDM).
- (25) La Comisión no ha sido informada de la aprobación de los cambios (limitaciones) solicitados por UCA. No obstante, tras solicitar ser oída, la compañía presentó el 1 de julio sus observaciones a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea indicando que, de un total de 51 medidas correctivas, quedaban todavía 15 por aplicar antes de que finalizara agosto de 2009 y que, tras ello, las autoridades competentes ucranianas procederían a las comprobaciones correspondientes. La Comisión se reserva el derecho a verificar la aplicación de las medidas correctivas por parte de la compañía.
- (26) A la luz de lo que precede y atendiendo a los criterios comunes, la Comisión considera en la fase actual que la compañía UCA sigue sin cumplir las normas de seguridad aplicables y debe por tanto seguir figurando en el anexo A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- (27) Tras la adopción del Reglamento (CE) n° 298/2009, la compañía fue visitada el 28 de mayo de 2009 por el equipo de expertos de la CE. El informe de la visita indica que, como resultado de una profunda revisión, el sistema de documentación de UMAir ha registrado mejoras significativas. Se ha establecido un departamento de seguridad y se ha designado un centro de control para las inspecciones enmarcadas en el programa SAFA. También los procedimientos de formación se han revisado y mejorado. Sin embargo, aunque UMAir afirma haber completado la aplicación de su plan de medidas correctivas —verificado por las autoridades competentes de Ucrania—, el muestreo de algunas de esas medidas efectuado por el equipo de la CE puso de manifiesto la persistencia de ciertos problemas. Las medidas correctivas emprendidas por UMAir en lo referente al índice lista de carga/masa operativa en seco no parecen estar aplicándose de forma efectiva para todos los tipos de aeronaves que figuran en el AOC. Asimismo, algunas de las deficiencias observadas durante la inspección del SAFA no se están corrigiendo sistemáticamente ni se ha procedido a la determinación de sus raíces [escape de aceite de los motores, tornillos que faltan, cumplimiento incompleto de la Lista de Equipo Mínimo (MEL), etc.].

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564.

- (28) Además, durante la visita se detectaron problemas de seguridad significativos en relación con las operaciones, el mantenimiento de la aeronavegabilidad, las tareas de mantenimiento general y la ingeniería: no existe, así, un procedimiento claro para su aplicación por las tripulaciones de vuelo de UMAir en caso de que falle un motor durante el trayecto (descenso en crucero), y falta en el manual de operaciones el procedimiento aplicable para declarar una emergencia en caso de que durante el vuelo se prevea que el nivel esperado/calculado de combustible en el aterrizaje vaya a situarse por debajo del mínimo. Por otra parte, además de que no pudiera presentarse para una aeronave (UR-CFF) y su motor ninguna prueba del cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad, se encontraron varias deficiencias en las aeronaves de tipo DC-9 y MD 83 y se comprobó que no se respetaban las normas del programa de control y de prevención de la corrosión (normas de identificación y de comunicación del nivel de corrosión). En cuanto al sistema de calidad de UMAir, el equipo de la CE indica en su informe que la compañía no pudo demostrar que se auditen regularmente todos los aspectos del mantenimiento y de los procedimientos de vuelo, ni que en las medidas aplicadas se tengan siempre en cuenta las raíces de los problemas ni que exista un sistema general para controlar la corrección de las deficiencias detectadas (auditorías internas y externas, incluidas las averiguaciones efectuadas por la AAS de Ucrania).
- (29) Se invitó a UMAir a presentar sus observaciones, y la compañía sometió a la reunión del Comité de Seguridad Aérea del 1 de julio de 2009 un plan de medidas correctivas aprobado por las autoridades competentes de Ucrania. Aunque el plan ha sido elaborado para subsanar las deficiencias de seguridad detectadas durante la visita, las observaciones presentadas por la compañía no resuelven algunas de ellas, particularmente en lo que se refiere al mantenimiento de la aeronavegabilidad. La Comisión se reserva el derecho a verificar la aplicación de las medidas correctivas por parte de la compañía.
- (30) A la luz de lo que precede y atendiendo a los criterios comunes, la Comisión considera en la fase actual que la compañía UMAir sigue sin cumplir las normas de seguridad aplicables y debe por tanto seguir figurando en el anexo A.

Compañías aéreas de la República de Kazajstán

- (31) Hay pruebas contrastadas de que la autoridad responsable de controlar la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Kazajstán no tiene capacidad para aplicar y ejecutar las normas de seguridad pertinentes. Así lo demuestran los resultados de la auditoría efectuada por la OACI en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).
- (32) Tras esa auditoría, realizada en abril de 2009, la OACI ha notificado a todos los Estados parte del Convenio de Chicago la existencia en la vigilancia de la seguridad de las compañías y aeronaves registradas en Kazajstán de dos importantes problemas que afectan a las operaciones⁽¹⁾ y a la aeronavegabilidad⁽²⁾. Según la OACI, el proceso de certificación que se sigue en ese país para la expedición de los Certificados de Operador Aéreo (AOC) no cumple todas las disposiciones aplicables del anexo 6 de la Organización. La mayoría de los AOC existentes han sido emitidos sin la participación de un inspector de aeronavegabilidad cualificado. Más concretamente, se observa que el proceso de certificación no incluye la presentación de programas de mantenimiento, ni la revisión de las listas de equipo mínimo (MEL) ni el control del cumplimiento de los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad que son necesarios para la autorización de operaciones específicas de tipo ETOPS o CAT III, entre otras. Además, la mayor parte de los certificados de aeronavegabilidad se han expedido sin procederse a la inspección técnica de las aeronaves, y las autoridades competentes de Kazajstán no han inspeccionado las aeronaves con la periodicidad requerida. La OACI no ha considerado aceptables los planes de acción propuestos por esas autoridades dado que en ellos no figuran fechas concretas para la aplicación inmediata de medidas correctivas que resuelvan los importantes problemas de seguridad mencionados.
- (33) A la vista de los dos importantes problemas de seguridad que se hicieron públicos poco después de la visita de la OACI y de los informes del programa SAFA, la Comisión evacuó consultas con las autoridades competentes de Kazajstán expresándoles su profunda preocupación por la seguridad de las operaciones de las compañías aéreas certificadas en ese país y pidiéndoles aclaraciones sobre las medidas emprendidas por ellas para responder a las averiguaciones efectuadas en el marco de la OACI y del SAFA.
- (34) Además de facilitar documentación entre el 5 y el 29 de junio de 2009, las autoridades competentes de Kazajstán presentaron sus observaciones al Comité de Seguridad Aérea el 30 de junio. Durante esa presentación, informaron a dicho Comité y a la Comisión de que se había establecido un plan de acción para corregir las deficiencias detectadas por la OACI y de que se había iniciado ya su aplicación, lo que posiblemente permitiría ya en junio de 2010 cumplir todos los requisitos de seguridad impuestos por la Organización. En cuanto a los dos importantes problemas de seguridad publicados por la OACI, no se espera que puedan resolverse antes de diciembre de 2009. Dichas autoridades, además, anunciaron a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea que presentarían informes trimestrales sobre el estado de aplicación de las medidas correctivas propuestas a la OACI.
- (35) Las mismas autoridades aclararon, por otra parte, que habían tomado medidas para suspender o revocar el 1 de abril de 2009 once de los 69 AOC expedidos hasta entonces. Sin embargo, siguen estando poco claras las medidas de ejecución aplicadas para responder a los graves problemas de seguridad detectados por la OACI. Esa falta de claridad viene dada por el hecho de que las suspensiones/revocaciones declaradas por las autoridades

⁽¹⁾ Resultados de la OACI OPS/01.

⁽²⁾ Resultados de la OACI AIR/01.

competentes kazajas se adoptaran antes de la auditoría del programa USOAP de la OACI, así como por la falta de pruebas de que los AOC se retiraran efectivamente y por la circunstancia de que algunos de ellos, que se habían señalado como revocados el 1 de abril de 2009, se mencionaran después como válidos el 1 de junio siguiente. Además, dichas autoridades reconocieron que la legislación kazaja vigente permite que una aeronave sea explotada simultáneamente por más de un operador, y que es por ello por lo que no se designa con claridad a la entidad que deba responsabilizarse de la aeronavegabilidad y de las operaciones de esa aeronave.

- (36) Tras presentar la oportuna solicitud, la compañía Berkut State Airline, certificada en Kazajstán, fue recibida por la Comisión y por el Comité de Seguridad Aérea el 30 de junio de 2009. Durante la audiencia, la compañía no llegó a presentar un plan de acción global para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad y para disipar cualquier confusión con la compañía BEK Air, antes llamada Berkut Air, que está incluida en el anexo A desde abril de 2009. Berkut State Airline indicó, sin embargo, tener el propósito de abandonar las operaciones comerciales y la explotación de sus aeronaves de más edad.
- (37) Las autoridades competentes de Kazajstán no facilitaron información sobre los certificados en poder de la compañía BEK Air (antes Berkut Air) ni sobre la aplicación de medidas para corregir las deficiencias que habían determinado la inclusión de esta compañía en el anexo A, ni presentaron tampoco prueba alguna que demostrara que dicha compañía estuviera sujeta a medidas de ejecución correctoras.
- (38) Dichas autoridades informaron también al Comité de Seguridad Aérea de la existencia de una tercera compañía llamada Berkut KZ, pero no llegaron a presentar información sobre los certificados en poder de esa compañía.
- (39) Después de presentar con retraso una solicitud, la compañía SCAT, certificada también en Kazajstán, fue recibida por la Comisión y por el Comité de Seguridad Aérea el 30 de junio de 2009. Durante la audiencia, la compañía reconoció que algunas de sus aeronaves —como el Yak 42 con marca de matrícula UP-Y4210— son explotadas también por otras compañías certificadas en Kazajstán y que es por ello por lo que no hay una designación clara de la entidad que haya de responsabilizarse de la aeronavegabilidad y de la explotación de esas aeronaves. Por lo demás, ni la compañía ni las autoridades competentes kazajas presentaron pruebas de que se ajustaran a la normativa europea el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las tareas generales de mantenimiento de las aeronaves de tipo Boeing B-737-522 y B-757-204 matriculadas en Lituania (marcas de matrícula: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB y LY-FLG).

- (40) La Comisión es consciente de los esfuerzos realizados para reformar el sistema de aviación civil de Kazajstán y de los pasos dados por ese país para comenzar a corregir las deficiencias de seguridad comunicadas por la OACI. Sin embargo, atendiendo a los criterios comunes y en espera de la aplicación efectiva de medidas correctivas que sean adecuadas para poner fin a los importantes problemas de seguridad detectados por esa Organización, se considera que las autoridades competentes kazajas no son capaces en la fase actual de aplicar y ejecutar las normas de seguridad pertinentes en todas las compañías aéreas que están sujetas a su control normativo. Por este motivo, todas las compañías aéreas certificadas en Kazajstán, salvo la denominada Air Astana, deben quedar sujetas a una prohibición de explotación y quedar incluidas así en el anexo A.

Air Astana

- (41) La compañía Air Astana, certificada en Kazajstán, solicitó ser oída por la Comisión y por el Comité de Seguridad Aérea y así lo hizo el 30 de junio de 2009. Durante esa audiencia, Air Astana presentó un análisis causal y una serie completa de medidas correctivas para resolver las numerosas deficiencias de seguridad de la compañía que habían detectado Alemania⁽¹⁾, los Países Bajos⁽²⁾, el Reino Unido⁽³⁾ y otros Estados miembros de la CEAC⁽⁴⁾ durante las inspecciones en rampa llevadas a cabo en el marco del programa SAFA. En lo que atañe a la seguridad de su flota, la compañía declaró que todas las aeronaves que figuran en su AOC se encuentran registradas fuera de Kazajstán, concretamente en Aruba, y que la autoridad competente de ese país se ocupa de vigilar las aeronaves de su flota de acuerdo con las disposiciones de los anexos 1 y 8 del Convenio de Chicago y con las de su anexo 6 para todo lo referente al mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (42) En vista de lo que precede, la Comisión no estima necesario incluir en el anexo A a la compañía Air Astana. No obstante, teniendo en cuenta los resultados de algunas inspecciones en rampa⁽⁵⁾ efectuadas recientemente en aeropuertos comunitarios dentro del programa SAFA, así como el compromiso de los Estados miembros de incrementar el número de esas inspecciones para las aeronaves explotadas por Air Astana en la Comunidad, la Comisión considera oportuno que las operaciones de la compañía dentro de la Comunidad se sometan a una vigilancia específica, con unas rigurosas condiciones, y se limiten estrictamente al nivel actual y a las mismas aeronaves que hoy se utilizan. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes y en el marco de las condiciones indicadas, la compañía Air Astana debe quedar incluida en el anexo B.

(1) LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

(2) CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.

(3) CAA-UK-2008-187.

(4) DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.

(5) LBA/D-2009-332.

Compañías aéreas de Zambia

- (43) Tras la suspensión en enero de 2009 de las operaciones de la compañía de bandera zambiana *Zambian Airways* y después de publicar la OACI al mes siguiente un problema de seguridad significativo que había sido detectado por una visita de auditoría del USOAP que analizó las operaciones aéreas de la compañía y las tareas de certificación y supervisión de la administración zambiana de aviación civil, la Comisión pidió en abril a esa administración información sobre la aplicación de medidas correctivas para subsanar el problema de seguridad mencionado. En efecto, el Departamento de Aviación Civil de Zambia ha expedido a operadores aéreos comerciales veintiún permisos de servicio aéreo, algunos de ellos con autorización para llevar a cabo operaciones internacionales. El problema es que esos permisos tienen en cuenta aspectos más económicos que de seguridad y que sus titulares explotan vuelos internacionales incluso aunque no se hayan llevado a cabo las inspecciones de las operaciones y de la aeronavegabilidad que se requieren antes de la expedición de todo AOC. Además, los informes de las inspecciones realizadas periódicamente por ese Departamento señalan deficiencias de seguridad pero no, en cambio, ninguna medida para su resolución.
- (44) La información facilitada por las autoridades de Zambia en mayo de 2009 no contiene ninguna prueba de las medidas correctivas que es urgente adoptar para resolver el importante problema de seguridad detectado por la OACI. Concretamente, no se presenta ningún plan ni procedimiento de certificación ni ninguna disposición o normativa que venga a apoyar los requisitos de la OACI establecidos para la certificación en el anexo 6 del Convenio de Chicago. Tampoco hay ninguna prueba de que se hayan limitado los permisos de servicio aéreo zambianos ni ninguna documentación que permita sustentar el proceso de certificación requerido por la OACI en ese anexo.
- (45) La documentación complementaria enviada por las autoridades competentes de Zambia el 1 de junio de 2009 no demuestra que el AOC (Z/AOC/001/2009) expedido el 29 de mayo anterior a la compañía *Zambezi Airlines*, certificada en ese país, se ajuste a los requisitos de la OACI ni que haya quedado resuelto el problema de seguridad detectado por esa Organización. Dicho problema persiste hasta la fecha.
- (46) En vista de lo que precede y del riesgo potencial que esta situación puede representar para la seguridad de las operaciones de las compañías aéreas certificadas en Zambia que están autorizadas para efectuar vuelos internacionales, la Comisión considera que, atendiendo los criterios comunes, todas las compañías certificadas en ese país deben quedar incluidas en el anexo A.

Compañías aéreas de la República de Indonesia

- (47) La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Indonesia informó a la Comisión de que las compañías aéreas *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines* y *Ekspres Transportasi Antarbenua* (que trabaja con el nombre comercial de *Premi Air*) habían recibido el 10 de junio de 2009 un nuevo AOC en virtud de la

nueva reglamentación nacional en materia de seguridad de la aviación civil. Concretamente, las compañías *Garuda* y *Airfast* han obtenido tras un nuevo procedimiento completo de auditoría y certificación un AOC con una validez de dos años. Por su parte, *Mandala* y *Premi Air* sólo se han sometido a una auditoría circunscrita a los nuevos requisitos exigidos por la nueva reglamentación.

- (48) A solicitud de la DGAC de Indonesia, un equipo de expertos de la CE realizó del 15 al 18 de junio de 2009 una visita de investigación a ese país con el fin de comprobar si las actividades de supervisión se llevan a cabo actualmente de forma completa y si el régimen de esas actividades se ha mejorado para hacer posible un adecuado seguimiento de los problemas detectados por la DGAC en las compañías indonesias. En tal contexto, se visitaron dos compañías aéreas (*Mandala Airlines* y *Premi Air*) para verificar si esa Dirección es capaz de desempeñar sus tareas de supervisión de la seguridad de acuerdo con las normas aplicables (la nueva reglamentación indonesia).
- (49) La visita demostró que la efectividad de las tareas de vigilancia que ejerce actualmente la DGAC sobre las cuatro compañías arriba mencionadas garantiza, junto con la nueva certificación de éstas, el cumplimiento de los nuevos requisitos y se sitúa por tanto en un nivel adecuado. El sistema de supervisión se ha mejorado para poder seguir con más eficacia la evolución de los problemas detectados por la DGCA en las compañías indonesias. Dicha Dirección ha desarrollado un sistema que le permite gestionar eficazmente la información procedente de las actividades de vigilancia y determinar así la fecha límite y la fecha real de resolución de un problema así como cualquier prórroga de este plazo concedida por ella.
- (50) Además, las diferencias respecto del anexo 6 del Convenio de Chicago que habían sido notificadas por la DGAC a la OACI el 20 de febrero de 2009 y que podrían tener un efecto adverso en la seguridad de las operaciones de las compañías indonesias, fueron finalmente eliminadas el 25 de marzo. A raíz de una revisión técnica efectuada por la DGAC, se remitió a la OACI el 28 de mayo una nueva notificación en la que se comunicaban algunas diferencias de poco alcance. Está previsto, no obstante, que las normas de la OACI recientemente adoptadas se impongan a las compañías indonesias a partir del 30 de noviembre de 2009. En el caso de las compañías *Garuda*, *Mandala*, *PremiAir* y *Airfast*, se aplican ya desde el 10 de junio, fecha ésta en la que se les expidió su nuevo AOC.
- (51) A solicitud suya, la DGAC fue recibida por el Comité de Seguridad Aérea el 30 de junio de 2009. Dicha Dirección, por otra parte, comunicó a la Comisión que la aeronave de tipo *Embraer EMB-120* con marca de matrícula *PK-RJC*, explotada por *PremiAir*, no está equipada todavía con *TCAS* —en contra de lo que requiere la nueva reglamentación indonesia—, pero que su instalación quedará completada antes del 30 de noviembre de 2009. Esta información figura con claridad en el AOC de la compañía, tal y como indica el informe redactado por el equipo de la UE.

- (52) Sobre la base de los criterios comunes, se considera que el nivel de efectividad actual de las tareas de vigilancia efectuadas por la DGAC asegura una adecuada ejecución y un correcto cumplimiento de las normas de seguridad vigentes por parte de las cuatro compañías que se han sometido a un nuevo proceso de certificación, a saber, Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines y Ekspres Transportasi Antarbenua (cuyo nombre comercial es PremiAir). Por consiguiente, mientras estas cuatro compañías pueden retirarse del anexo A, todas las demás compañías aéreas indonesias tienen por ahora que permanecer en él. La Comisión se mantendrá en estrecho contacto con las autoridades competentes de Indonesia para poder seguir el nuevo proceso de certificación de otras compañías del país.
- (53) Debe señalarse, por último, que las autoridades competentes indonesias han facilitado a la Comisión una lista actualizada de las compañías aéreas que son titulares de un AOC. En la actualidad, aparte de las cuatro arriba mencionadas, las compañías aéreas certificadas en Indonesia son las siguientes: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Samporna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport y Eastindo. A la vista de esta información, es preciso actualizar la lista comunitaria e incluir en el anexo A a todas estas compañías.
- Compañías aéreas de la República de Angola**
- TAAG Angola Airlines*
- (54) Las autoridades competentes de Angola (el INAVIC) han informado a la Comisión de que, tras un nuevo procedimiento completo de certificación, la compañía aérea TAAG Angola Airlines recibió el 28 de mayo de 2009 un nuevo AOC conforme a la reglamentación angolense en materia de seguridad de la aviación.
- (55) A solicitud de esas autoridades y de la propia compañía, un equipo de expertos europeos realizó del 8 al 11 de junio de 2009 una visita de inspección a Angola. La visita vino a confirmar los notables avances que se han conseguido en el cumplimiento de las normas de la OACI. Se observó que, mientras las autoridades angolenses daban por resuelto el 66 % de los problemas detectados en la anterior visita de investigación de la UE (febrero de 2008), la compañía TAAG considerada resuelto el 75 % de esos problemas. Angola ha adoptado de conformidad con las normas de la OACI una serie de disposiciones nuevas en materia de seguridad de la aviación, y la compañía TAAG, que lleva su bandera, ha sido objeto de una nueva certificación acorde con esas disposiciones.
- (56) Tras presentar la oportuna solicitud, la compañía, asistida por las autoridades del INAVIC, fue recibida por el Comité de Seguridad Aérea el 1 de julio de 2009. La compañía informó al Comité de que en mayo de 2009 había pasado una Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA con la detección de sólo unos pocos problemas y que éstos habían quedado cerrados en su totalidad el 29 de junio siguiente.
- (57) La compañía presentó al Comité de Seguridad Aérea pruebas concluyentes de que tras la visita se habían tomado nuevas medidas y se había avanzado de forma muy positiva en la resolución de los problemas que seguían todavía abiertos. El conjunto de medidas presentadas puso de manifiesto que más del 90 % de los problemas detectados están ya resueltos y que las medidas aplicadas a los restantes se encuentran en curso. La compañía, sin embargo, no pudo demostrar que los vuelos realizados con aeronaves de tipo B-747 y B-737-200 estén sujetos al seguimiento de datos de vuelo que es obligatorio.
- (58) Las autoridades portuguesas comunicaron al Comité de Seguridad Aérea su acuerdo en prestar a las autoridades competentes de Angola la asistencia necesaria para que mejoren las tareas de supervisión de la seguridad realizadas en la compañía TAAG y hacer posible así que ésta opere en Portugal. Declararon en concreto que aceptarían los vuelos operados con determinadas aeronaves siempre que éstas se sometieran en Angola a controles previos al vuelo así como a inspecciones en rampa a su llegada a Portugal. Las autoridades competentes de Angola confirmaron aceptar la realización en Luanda de inspecciones en rampa previas al vuelo de las aeronaves operadas por TAAG que se destinen a Lisboa con el apoyo de las autoridades portuguesas. Estas autoridades, por su parte, efectuarán en el marco del programa SAFA una inspección en rampa de todos los vuelos operados por TAAG.
- (59) Por consiguiente y sobre la base de los criterios comunes, se concluye que, como primer paso, la compañía TAAG debe suprimirse del anexo A e incluirse en el B a condición de que no efectúe más de diez vuelos por semana de Luanda a Lisboa con las aeronaves de tipo Boeing B-777 que tienen las marcas de matrícula D2-TED, D2-TEE y D2-TEF. Esos vuelos sólo deberán efectuarse si cada aeronave se somete antes de su salida de Angola a una inspección en pista de las autoridades angolenses y, una vez en Portugal, a otra inspección en pista realizada por las autoridades portuguesas. Tratándose de una medida de carácter temporal, la Comisión revisará la situación atendiendo a toda la información disponible y, en especial, a la evaluación que lleven a cabo Las autoridades competentes de Portugal.
- Supervisión global de la seguridad operacional de las compañías aéreas de Angola*
- (60) La visita de inspección que se realizó a Angola del 8 al 11 de junio de 2009 puso de manifiesto que a los operadores PHA y SERVISAIR se les expidieron Certificados de Operador Aéreo (AOC) sin que tuviera lugar el proceso de certificación oportuno. Aunque estos dos AOC hayan sido suspendidos temporalmente por las autoridades del INAVIC, la Comisión considera, sobre la base de los criterios comunes, que las compañías cubiertas por esos certificados han de ser incluidas en el anexo A.

(61) La Comisión toma nota del nuevo proceso de certificación al que se están sujetando hoy de la mano del INAVIC 18 compañías y que se espera quede completado antes de que finalice 2010. La Comisión anima a las autoridades del INAVIC a continuar este proceso con determinación y a prestar la debida atención a los problemas de seguridad que puedan detectarse en su marco, y reconoce a este respecto que dichas autoridades han tomado ya medidas ejecutivas frente a algunos titulares de AOC (se han suspendido temporalmente 6 de 19).

(62) Sobre la base de los criterios comunes y en espera de que el INAVIC complete la nueva certificación de las compañías aéreas por cumplir éstas plenamente la nueva reglamentación angoleña en materia de seguridad de la aviación, la Comisión considera que dichas compañías deben permanecer en el anexo A.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) La compañía aérea SN2AG, certificada en Gabón, solicitó una audiencia al Comité de Seguridad Aérea para demostrar que las operaciones efectuadas con dos aeronaves (la de tipo Challenger CL601, con marca de matrícula TR-AAG, y la de tipo HS-125-800, con marca de matrícula ZS-AFG) se ajustan a las normas aplicables. La audiencia tuvo lugar el 1 de julio de 2009. La Comisión tomó nota de que esa compañía ha procedido a su reorganización y ha logrado con su plan de medidas correctivas notables avances hacia el cumplimiento de las normas internacionales. La Comisión tomó nota también de que las autoridades competentes de Gabón habían sometido a SN2AG en febrero de 2009 a una auditoría de nueva certificación y que se había expedido para ella un nuevo AOC ese mismo mes.

(64) En esa misma audiencia de 1 de julio, las autoridades competentes de Gabón (la ANAC) informaron al Comité de Seguridad Aérea de las mejoras introducidas en su estructura y en su personal y declararon disponer ahora de los recursos cualificados necesarios para garantizar la supervisión de las operaciones y el mantenimiento de SN2AG de acuerdo con las normas de la OACI. Esta información ha sido confirmada por los expertos de la OACI que prestarán asistencia a Gabón en sus tareas de supervisión hasta marzo de 2010.

(65) Habida cuenta de lo expuesto y atendiendo a los criterios comunes, se considera que SN2AG sólo cumple las normas de seguridad pertinentes en el caso de los vuelos operados con la aeronave de tipo Challenger CL601 y marca de matrícula TR-AAG y con la aeronave de tipo HS-125-800 y marca de matrícula ZS-AFG. Por lo tanto, la compañía SN2AG debe quedar sujeta a restricciones operativas en lo referente al resto de su flota y ha de pasar del anexo A al anexo B.

Egypt Air

(66) Existen pruebas de que la compañía Egypt Air, certificada en Egipto, presenta numerosas deficiencias de seguridad.

Tales deficiencias han sido detectadas en las 75 inspecciones que han efectuado desde enero de 2008 Alemania, Austria, España, Francia, Italia y los Países Bajos, principalmente, así como otros Estados parte de la CEAC durante las inspecciones en pista enmarcadas en el programa SAFA. La confirmación reiterada de esas deficiencias (de un total de 240, 91 de categoría 2 y 69 de categoría 3) hace pensar en el carácter sistémico de las mismas.

(67) Habida cuenta de los informes SAFA, la Comisión emprendió el 25 de mayo de 2009 consultas oficiales con las autoridades competentes de Egipto (la ECAA), expresándoles su seria preocupación por la seguridad de las operaciones de esa compañía, y, en aplicación del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2111/2005, les instó a ellas y a la propia Egypt Air a tomar las medidas necesarias para resolver de forma satisfactoria las deficiencias de seguridad detectadas.

(68) La compañía presentó los días 10, 16, 17, 19 y 26 de junio de 2009 una voluminosa documentación en la que se indicaban las medidas correctivas que, tras las inspecciones en pista y el correspondiente análisis causal, se habían adoptado o se proyectaba adoptar con el fin de aportar soluciones de largo plazo. La compañía, además, realizó, tras la solicitud correspondiente, una presentación oral ante el Comité de Seguridad Aérea el 30 de junio de 2009.

(69) En vista de la persistencia de las graves deficiencias detectadas en materia de mantenimiento de la aeronavegabilidad, tareas de mantenimiento, operaciones y seguridad de la carga a bordo, la Comisión pide a las autoridades competentes de Egipto que envíen un informe mensual sobre las labores de verificación a las que se someta la aplicación del plan de medidas correctoras, así como cualquier otro informe de auditoría que lleven a cabo sobre Egypt Air esas autoridades. La Comisión debe recibir también un informe de la auditoría final que han de realizar al término del período las autoridades competentes de Egipto, así como las recomendaciones que éstas consideren oportunas.

(70) Tanto Egypt Air como esas autoridades aceptaron recibir una visita de expertos de la CE destinada a verificar la aplicación del plan de medidas correctivas. La Comisión ha instado a la compañía a garantizar sin demora la resolución sostenible de las diversas deficiencias, advirtiéndole que, en su defecto, tendrán que tomarse las medidas pertinentes. Sobre esa base, y en la fase actual, se considera que la compañía no debe ser incluida en el anexo A.

(71) Los Estados miembros garantizarán que el número de inspecciones de Egypt Air se intensifique a partir de ahora para hacer posible una nueva evaluación de este caso en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea que habrá de celebrarse en noviembre de 2009.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (72) Las autoridades competentes de la Federación de Rusia comunicaron a la Comisión el 11 de junio de 2009 la modificación de su decisión de 25 de abril de 2008 por la que habían excluido de las operaciones en la Comunidad a trece aeronaves rusas que por entonces no estaban suficientemente equipadas para realizar vuelos internacionales de conformidad con las normas de la OACI (carecían, en especial, de los equipos obligatorios TAWS y E-GPWS). Desde entonces, algunas de las aeronaves excluidas por la citada decisión de 2008 han sido equipadas adecuadamente para realizar vuelos internacionales. Además, los AOC y las especificaciones de las operaciones de las compañías a las que pertenecen las aeronaves se han modificado para tener en cuenta los cambios producidos.
- (73) De acuerdo con la nueva decisión, las aeronaves que se indican a continuación quedan excluidas de toda operación de entrada y salida de la Comunidad así como dentro de ella:
- a) Aircompany Yakutia: las aeronaves de tipo Tupolev TU-154: RA-85007 y RA-85790; la de tipo Antonov AN-140: RA-41250; las de tipo AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 y RA-47360; la de tipo AN-26: RA-26660.
- b) Atlant Soyuz: la aeronave de tipo Tupolev TU-154M: RA-85672.
- c) Gazpromavia: las aeronaves de tipo Tupolev TU-154M: RA-85625 y RA-85774; las de tipo Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 y RA-88300; las de tipo Yak-40K: RA-21505 y RA-98109; la de tipo Yak-42D: RA-42437; todos (22) los helicópteros Kamov Ka-26 (matrículas desconocidas); todos (49) los helicópteros Mi-8 (matrículas desconocidas); todos (11) los helicópteros Mi-171 (matrículas desconocidas); todos (8) los helicópteros Mi-2 (matrículas desconocidas); el único helicóptero EC-120B: RA-04116.
- d) Kavminvodyavia: las aeronaves de tipo Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 y RA-85457.
- e) Krasnoyarsky Airlines: el AOC de esta compañía aérea ha sido revocado. Por lo que se refiere a dos aeronaves de tipo TU-154M que habían sido explotadas previamente por Krasnoyarsky Airlines, la que lleva la marca de matrícula RA-85682 es explotada hoy por otra compañía certificada en la Federación de Rusia, y la que tiene la marca de matrícula RA-85683 no está siendo explotada actualmente.
- f) Kuban Airlines: las aeronaves de tipo Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 y RA-42541.
- g) Orenburg Airlines: la aeronave de tipo Tupolev TU-154B: RA-85602; todas las de tipo TU-134 (matrículas desconocidas); todas las de tipo Antonov An-24 (matrículas desconocidas); todas las de tipo An-2 (matrículas desconocidas); todos los helicópteros Mi-2 (matrículas desconocidas); todos los helicópteros Mi-8 (matrículas desconocidas).
- h) Siberia Airlines: las aeronaves de tipo Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 y RA-85690.
- i) Tatarstan Airlines: las aeronaves de tipo Yakovlev Yak-42D: RA-42374 y RA-42433; todas las de tipo Tupolev TU-134A, lo que incluye: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 y RA-65973; todas las de tipo Antonov AN-24RV, lo que incluye: RA-46625 y RA-47818; las aeronaves de tipo AN24RV con marcas de matrícula RA-46625 y RA-47818 están siendo explotadas actualmente por otra compañía rusa.
- j) Ural Airlines: las aeronaves de tipo Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 y RA-85508.
- k) UTAir: las aeronaves de tipo Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806 y RA-85820; todas (25) las de tipo TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 y RA-65977; la aeronave RA-65143 es explotada hoy por otra compañía rusa; la única aeronave de tipo TU-134B: RA-65726; todas (10) las de tipo Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 y RA-88280; todos los helicópteros Mil-26: (matrículas desconocidas); todos los helicópteros Mil-10: (matrículas desconocidas); todos los helicópteros Mil-8 (matrículas desconocidas); todos los helicópteros AS-355 (matrículas desconocidas); todos los helicópteros BO-105 (matrículas desconocidas); la única aeronave de tipo AN-24B: RA-46388; las aeronaves de tipo AN-24B (RA-46267 y RA-47289) y las de tipo AN-24RV (RA-46509, RA-46519 y RA-47800) están siendo explotadas por otra compañía rusa.
- l) Rossija (STC Russia): las aeronaves de tipo Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 y RA-65979; las de tipo TU-214: RA-64504 y RA-64505; las de tipo Ilyushin IL-18: RA-75454 y RA-75464; las de tipo Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 y RA-88200.
- (74) En la compañía Red Wings (antigua Airlines 400 JSC) no se encontró este tipo de aeronaves.
- (75) Las autoridades competentes de la Federación de Rusia comunicaron también a la Comisión que el AOC de la compañía Aeroflot-Nord se había restringido el 3 de junio de 2009 con el fin de excluir para ella las operaciones en la Comunidad.

(76) Tanto esas autoridades como la Comisión siguen comprometidas en mantener su estrecha cooperación y en intercambiarse cuanta información sea necesaria para la seguridad de sus compañías aéreas. Los Estados miembros verificarán de forma sistemática el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad aplicables, dando prioridad, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 351/2008, a las inspecciones en pista de las aeronaves de las compañías arriba indicadas.

Yemenia Yemen Airways

(77) La Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) comunicó al Comité de Seguridad Aérea que suspendía la aprobación de organismo de mantenimiento EA-SA.145.0177 concedida a la compañía Yemenia Yemen Airways, certificada en Yemen, debido a la persistencia en ella de una serie de deficiencias de seguridad. Además, las autoridades competentes de Francia informaron al mismo Comité de la subsiguiente suspensión del certificado de aeronavegabilidad de dos aeronaves de tipo Airbus A-310 matriculadas en Francia (F-OHPR y F-OHPS) y explotadas por esa compañía.

(78) Habiendo tomado nota del incumplimiento de la normativa comunitaria aplicable y a la vista del fatal accidente que sufrió el 30 de junio de 2009 el vuelo 626 de la compañía Yemenia Yemen Airways, la Comisión decidió al día siguiente, 1 de julio, emprender consultas oficiales con esa compañía [en virtud del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2111/2005] y con las autoridades competentes yemeníes [en aplicación del artículo 3 del Reglamento (CE) n° 473/2006] con el fin de evaluar la conformidad de las operaciones y tareas de mantenimiento de dicha compañía con las normas de la OACI aplicables. La Comisión, en todo caso, se reserva el derecho de adoptar, si procede, las medidas de urgencia que sean necesarias.

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

(79) A pesar de sus requerimientos concretos, la Comisión no ha recibido hasta la fecha ninguna documentación que pruebe la aplicación completa de las oportunas medidas correctivas por parte de las otras compañías incluidas en la lista comunitaria actualizada el 8 de abril de 2009 ni por parte de las autoridades responsables de la supervisión normativa de esas compañías. En vista de ello y atendiendo a los criterios comunes, se considera que dichas compañías deben continuar sujetas, según el caso, a una prohibición de explotación (anexo A) o a restricciones operacionales (anexo B).

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

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

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

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 13 de julio de 2009.

Por la Comisión

Antonio TAJANI

Vicepresidente

ANEXO A

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de 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	República de Sudán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	República Islámica de Afganistán
MOTOR SICH	025	MSI	Ucrania
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino de Camboya
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	República de Ruanda
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucrania
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucrania
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrania
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines, y en particular:			República de Angola
AEROJET	015	Desconocido	República de Angola
AIR26	004	Desconocido	República de Angola
AIR GEMINI	002	Desconocido	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconocido	República de Angola
AIR JET	003	Desconocido	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	República de Angola
ALADA	005	Desconocido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	Desconocido	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 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.

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo 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/	Desconocido	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	Desconocido	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	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.	Desconocido	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	República de Benín
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Desconocido	República de Benín
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Desconocido	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 Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:		—	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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/ TVC/036/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	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	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
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/TVC/026/08	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/TVC/035/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	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/TVC/037/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	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)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	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)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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/TVC/025/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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/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)
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)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo 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 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 TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, y Ekspres Transportasi Antarbenua, 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	Desconocido	República de Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República de Indonesia
EASTINDO	135-038	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconocido	República de Indonesia
KAL STAR	121-037	Desconocido	República de Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República de Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Desconocido	República de Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República de Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconocido	República de Indonesia
MEGANTARA	121-025	Desconocido	República de Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República de Indonesia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Desconocido	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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República de Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kazajstán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, y en particular:			República de Kazajstán
AERO AIR COMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AEROPRAKT KZ	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AEROTOUR KZ	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
AIR FLAMINGO	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AIR TRUST AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
ALMATY AVIATION	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
ARKHABAY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	República de Kazajstán
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República de Kazajstán
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República de Kazajstán
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	República de Kazajstán
AVIA-JAYNAR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
BEYBARS AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	República de Kazajstán
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	República de Kazajstán
BERKUT KZ	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	República de Kazajstán
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	República de Kazajstán
DETA AIR	AK-0344-08	DET	República de Kazajstán
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República de Kazajstán
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	República de Kazajstán
EOL AIR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República de Kazajstán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	República de Kazajstán
FENIX	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República de Kazajstán
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	República de Kazajstán
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República de Kazajstán
IRBIS	AK-0317-07	BIS	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
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	República de Kazajstán
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República de Kazajstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	República de Kazajstán
KAZAIRWEST	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
KAZAVIA	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República de Kazajstán
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	República de Kazajstán
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	República de Kazajstán
MIRAS	AK-0315-07	MIF	República de Kazajstán
NAVIGATOR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
OLIMP AIR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	República de Kazajstán
SALEM AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
SAMAL AIR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	República de Kazajstán
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Desconocido	República de Kazajstán
SEMEYAVIA	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
SCAT	AK-0350-08	VSV	República de Kazajstán
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	República de Kazajstán
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	República de Kazajstán
SKYJET	AK-0307-09	SEK	República de Kazajstán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
SKYSERVICE	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
TAHMID AIR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
TULPAR AVIA SERVICE	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
TYAN SHAN	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	República de Kazajstán
ZHETYSU AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
ZHERSU AVIA	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
ZHEKZAGANAIR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	Desconocido	República Kirguisa
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
MAX AVIA	33	MAI	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	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
VALOR AIR	07	Desconocido	República Kirguisa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa		—	Liberia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades responsables de la supervisión normativa de la República Gabonesa, salvo Gabon Airlines, Afrijet y SN2AG, en particular:			República Gabonesa
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	República Gabonesa
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	República Gabonesa
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de 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 Suazilandia responsables de la supervisión normativa, en particular:	—	—	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
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconocido	SWX	Suazilandia
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	Desconocido	Zambia

ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de 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
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		República Gabonesa	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50; 1 aeronave de tipo Falcon 900	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	República Gabonesa
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazajstán	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo B767; 4 aeronaves de tipo B757; 10 aeronaves de tipo A319/320/321; 5 aeronaves de tipo Fokker 50	Toda la flota salvo: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Reino de los Países Bajos)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda la flota salvo: TR-LHP	República Gabonesa
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Challenger; Aeronave CL601 1 de tipo HS-125-800	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG	República Gabonesa; República de Sudáfrica
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: 3 aeronaves de tipo Boeing-777	Toda la flota salvo: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	República de Angola

⁽¹⁾ Afrijet solamente está autorizada a utilizar la citada aeronave específica en sus actuales operaciones en la Comunidad Europea.

⁽²⁾ Air Astana solamente está autorizada a utilizar la citada aeronave específica en sus actuales operaciones en la Comunidad Europea.

⁽³⁾ Gabon Airlines solamente está autorizada a utilizar la citada aeronave específica en sus actuales operaciones en la Comunidad Europea.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines es permitida operar solo en Portugal utilizando los aviones determinados bajo las condiciones establecidas en los recitales (58) y (59) de este Reglamento.

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