

**REGLAMENTO (CE) Nº 715/2008 DE LA COMISIÓN**

**de 24 de julio de 2008**

**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<sup>(1)</sup>, 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, estableció 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<sup>(2)</sup>.
- (2) De conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 2111/2005 y con el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 473/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establecen las normas de aplicación de 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<sup>(3)</sup>, un Estado miembro ha solicitado la actualización de la lista comunitaria.
- (3) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 2111/2005, algunos Estados miembros transmitieron a la Comisión la información pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. Algunos terceros países también comunicaron información pertinente. Sobre esta base, procede actualizar la lista comunitaria.
- (4) La Comisión informó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o, de no haber sido esto posible, a través de las autoridades responsables de la supervisión

normativa, de los hechos y argumentos esenciales en los que podría basarse la decisión de imponerles una prohibición de explotación dentro de la Comunidad o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación impuesta a una compañía aérea incluida en la lista comunitaria.

- (5) La Comisión dio a las compañías aéreas afectadas la oportunidad de consultar los documentos facilitados por los Estados miembros, de comunicar por escrito sus observaciones y de hacer una presentación oral en un plazo de diez días hábiles ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea, instaurado en virtud del 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<sup>(4)</sup>.
- (6) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de las compañías aéreas afectadas han sido consultadas por la Comisión, así como por algunos Estados miembros en determinados casos.
- (7) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) nº 474/2006 en consecuencia.

**Mahan Air**

- (8) Con arreglo a lo previsto en el considerando 41 del Reglamento (CE) nº 331/2008 de la Comisión y a invitación de la compañía Mahan Air, un equipo de expertos europeos efectuó una visita de información a la República Islámica de Irán del 16 al 20 de junio de 2008 para comprobar la aplicación, por parte de dicha compañía, de las acciones correctoras destinadas a subsanar las deficiencias de seguridad detectadas anteriormente. El informe muestra que la compañía ha realizado notables progresos tras su inclusión en la lista comunitaria y confirma que ha llevado a cabo las acciones correctoras necesarias para subsanar todas las deficiencias de seguridad que condujeron a la prohibición.
- (9) Asimismo, el informe señala que otras deficiencias podrían seguir afectando a la aeronavegabilidad continuada de una parte de la flota de la compañía, a excepción de dos aeronaves Airbus A-310 matriculadas en Francia (F-OJHH y F-OJHI). Se han adoptado algunas medidas, como la introducción de un nuevo programa informático o el nombramiento de un nuevo director técnico y de un nuevo gestor de la calidad, para evitar que dichas anomalías se repitan en el futuro. La Comisión también tomó nota de la intención de la compañía de explotar en la Comunidad únicamente las dos aeronaves matriculadas en Francia.

<sup>(1)</sup> DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

<sup>(2)</sup> DO L 84 de 23.3.2006, p. 14. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 331/2008 (DO L 102 de 12.4.2008, p. 3).

<sup>(3)</sup> DO L 84 de 23.3.2006, p. 8.

<sup>(4)</sup> DO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 8/2008 de la Comisión (DO L 10 de 12.1.2008, p. 1).

- (10) Sobre la base de los criterios comunes, se considera que Mahan Air ha ejecutado todas las medidas necesarias para ajustarse a las normas de seguridad pertinentes y que, por lo tanto, puede ser retirada de la lista del anexo A. La Comisión seguirá supervisando de cerca el funcionamiento de la compañía. Los Estados miembros verificarán sistemáticamente el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad aplicables concediendo prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de dicha compañía, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 351/2008 de la Comisión, de 16 de abril de 2008, por el que se aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a la asignación de prioridad en las inspecciones en pista de las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad <sup>(1)</sup>.
- Compañías aéreas de la República de Gabón**
- (11) Hay pruebas fehacientes de que algunas compañías aéreas certificadas en la República de Gabón incurren en deficiencias de seguridad graves. La OACI llevó a cabo en 2007 su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y detectó la existencia de numerosas deficiencias importantes en relación con la capacidad de las autoridades de aviación civil de la República de Gabón de ejecutar sus tareas de supervisión de la seguridad aérea. En el momento de finalizar la auditoría, más del 93 % de las normas de la OACI no se aplicaban.
- (12) Hay pruebas fehacientes de que compañías aéreas certificadas en la República de Gabón y que operan en la Comunidad han incurrido reiteradamente en deficiencias de seguridad graves. Estas deficiencias fueron detectadas por las autoridades competentes de Francia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA <sup>(2)</sup>.
- (13) El Reino Unido notificó a la Comisión que, a la luz de los resultados del informe de auditoría de la OACI, el 4 de abril de 2008 había denegado la autorización de explotación a Gabon Airlines Cargo, sobre la base de los criterios comunes, en aplicación del artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 2111/2005. Además, teniendo en cuenta las dudas planteadas por la OACI sobre la capacidad de la República de Gabón de ejercer debidamente sus tareas de supervisión de la seguridad de las compañías con licencia de dicho país, el Reino Unido solicitó a la Comisión el 7 de abril de 2008 que se actualizara la lista comunitaria, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 2111/2005 y con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 473/2006, con el fin de imponer una prohibición de explotación a todas las compañías certificadas por las autoridades competentes de la República de Gabón.
- (14) La Comisión, considerando los resultados de la auditoría de la OACI y la petición del Reino Unido, consultó a las autoridades competentes de Gabón sobre las medidas adoptadas para subsanar las deficiencias detectadas por la OACI y por los Estados miembros. Las autoridades competentes de Gabón reaccionaron rápidamente a las cuestiones planteadas y manifestaron su compromiso de adoptar todas las medidas necesarias para ejecutar las normas aplicables de la OACI y para garantizar su cumplimiento lo antes posible. Además, las autoridades competentes de Gabón facilitaron pruebas a la Comisión de la adopción de un nuevo código de aviación civil en mayo de 2008 y de la elaboración de normas de explotación específicas en materia de aeronavegabilidad y operaciones, y comunicaron que se había decidido crear un organismo independiente de aviación civil (ANAC) y que la decisión se adoptaría en julio de 2008. Estas importantes iniciativas, emprendidas de manera rápida y eficaz por la República de Gabón, prevén un sistema totalmente nuevo de aviación civil, que podría implantarse para diciembre de 2008. Asimismo, las autoridades competentes de Gabón informaron a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la firma de un contrato con la OACI a partir de julio de 2008 y de un año de duración para que les ayudara a desarrollar su nuevo sistema de supervisión de la aviación civil.
- (15) En el ínterin, antes de que el ANAC sea plenamente operativo y las compañías aéreas reciban una nueva certificación en el nuevo marco legislativo e institucional, la República de Gabón comunicó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea que se habían adoptado una serie de medidas inmediatas, a saber: la retirada del certificado de operador aéreo («AOC», por sus siglas en inglés) a Gabon Airlines Cargo el 13 de junio de 2008; la imposición de restricciones de explotación a las compañías gabonesas que vuelan a la Comunidad, con el fin de prohibir que utilicen aeronaves matriculadas fuera de la República de Gabón; la obligación de realizar inspecciones prevuelo de todas las aeronaves que despeguen de aeropuertos de Gabón con destino a la Comunidad, manteniendo en tierra las que no estén en condiciones satisfactorias hasta que se subsanen las deficiencias en materia de seguridad.
- (16) Un estudio de la Comisión sobre la situación de los certificados de operador aéreo de las compañías Solenta Aviation Gabon, Sky Gabon, Nouvelle Air Affaires Gabon, SCD Aviation, Nationale et Régionale Transport, Air Services SA, Air Tourist (Allegiance) revela problemas respecto a las especificaciones de operaciones. En particular, se autorizan operaciones en todo el mundo, aunque las autoridades competentes de Gabón afirman que éstas se limitan a Gabón y/o a la subregión. Por otro lado, las operaciones parecen limitarse a las Reglas de Vuelo Visual (VFR), que serían inadecuadas para volar en condiciones de seguridad en Europa. Las autoridades competentes de Gabón indicaron que se proponen aclarar la situación rápidamente. La Comisión considera que, hasta que no se examine la situación de la República de Gabón en materia de seguridad en la próxima reunión

<sup>(1)</sup> DO L 109 de 19.4.2008, p. 7.

<sup>(2)</sup> DGAC/F-2007-1595, DGAC/F-2007-1950, DGAC/F-2007-2291, DGAC/F-2008-176, DGAC/F-2008-405, DGAC/F-2008-44.

del Comité de Seguridad Aérea y tras la nueva certificación de conformidad con las normas de la OACI, estas compañías deben ser objeto de una prohibición de explotación e incluirse por tanto en la lista del anexo A, sobre la base de los criterios comunes.

- (17) Teniendo en cuenta los resultados de las inspecciones en pista llevadas a cabo en aeropuertos comunitarios en el marco del programa SAFA, así como el compromiso de las autoridades competentes de Gabón de contratar inspectores externos para proceder a inspecciones sistemáticas en pista antes de la salida de vuelos internacionales a la Comunidad, y la decisión del Gobierno de Gabón de prohibir los vuelos de este tipo en caso de que se observen deficiencias de seguridad, la Comisión considera que deben autorizarse los vuelos a la Comunidad de las dos compañías aéreas restantes (Gabon Airlines y Afrijet), a condición de que se limiten estrictamente a su nivel actual con las aeronaves utilizadas actualmente. Sobre la base de los criterios comunes, deben por tanto incluirse en la lista del anexo B.
- (18) La Comisión continuará supervisando de cerca el funcionamiento de estas dos compañías. Los Estados miembros verificarán sistemáticamente el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad aplicables concediendo prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de dichas compañías, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 351/2008. La Comisión, en cooperación con los Estados miembros, se propone comprobar si las medidas anunciadas se ejecutan satisfactoriamente realizando en su momento una visita sobre el terreno.

#### Compañías aéreas de la República Kirguisa

- (19) Las autoridades de la República Kirguisa informaron a la Comisión de que han expedido certificados de operador aéreo a las siguientes compañías: Valor Air y Artik Avia. Puesto que dichas autoridades han demostrado una falta de capacidad para llevar a cabo la supervisión adecuada de la seguridad de las compañías certificadas, ambas compañías deben ser incluidas en la lista del anexo A.
- (20) Las autoridades de la República Kirguisa facilitaron a la Comisión pruebas de la retirada del certificado de operador aéreo a las compañías siguientes: Botir Avia, Intal Avia y Air Central Asia. Dado que, en consecuencia, estas compañías han cesado sus actividades, procede retirarlas de la lista del anexo A.

#### Cubana de Aviación SA

- (21) De conformidad con el considerando 24 del Reglamento (CE) n° 331/2008, las autoridades competentes de la República de Cuba comunicaron a la Comisión el 19 de junio de 2008 que se ha instalado el sistema E-GPWS en las aeronaves de tipo Ilyushin IL-62, con marcas de matrícula CU-T1284 y CU-T1280, de la compañía Cubana de Aviación. La aeronave del tipo IL-62 con matrícula CU-T1283 se retiró del servicio al haber llegado al final de su vida útil. Por otra parte, las autoridades competentes de la República de Cuba comunicaron a la Comisión que han comprobado que dicha compañía ha corregido efectivamente todas las deficiencias de seguridad anteriormente detectadas.
- (22) Tras examinar esta información, la Comisión considera que las medidas son adecuadas para subsanar todas las deficiencias de seguridad detectadas en las aeronaves explotadas por Cubana de Aviación en la Comunidad. Los Estados miembros verificarán sistemáticamente el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad aplicables concediendo prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de dicha compañía, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 351/2008.

#### Iran Air

- (23) Hay pruebas fehacientes de que la compañía Iran National Airlines («Iran Air») está incumpliendo normas de seguridad específicas establecidas por el Convenio de Chicago al operar en la Comunidad. Estas deficiencias han sido detectadas por las autoridades competentes de Alemania, Austria, Francia, Italia, Países Bajos, Reino Unido, Suecia y Suiza durante la realización de inspecciones en pista en el marco del programa SAFA <sup>(1)</sup>.

(1) ACG-2007-63, ACG-2007-90, ACG-2007-139, ACG-2008-58, ACG-2008-105, DGAC/F-2004-198, DGAC/F-2004-456, DGAC/F-2004-1218, DGAC/F-2005-194, DGAC/F-2005-523, DGAC/F-2005-1333, DGAC/F-2006-197, DGAC/F-2006-404, DGAC/F-2006-531, DGAC/F-2006-767, DGAC/F-2006-1696, DGAC/F-2007-185, DGAC/F-2007-575, DGAC/F-2007-1064, DGAC/F-2007-1802, DGAC/F-2007-2074, DGAC/F-2007-2254, DGAC/F-2007-2471, DGAC/F-2008-303, DGAC/F-2008-732, LBA/D-2004-42, LBA/D-2004-359, LBA/D-2004-780, LBA/D-2005-504, LBA/D-2005-521, LBA/D-2005-593, LBA/D-2006-234, LBA/D-2006-425, LBA/D-2007-463, LBA/D-2007-520, LBA/D-2007-536, LBA/D-2007-724, LBA/D-2008-209, LBA/D-2008-278, LBA/D-2008-441, ENAC-IT-2004-349, ENAC-IT-2005-85, ENAC-IT-2005-168, ENAC-IT-2005-349, ENAC-IT-2006-843, ENAC-IT-2007-387, ENAC-IT-2007-417, ENAC-IT-2007-572, ENAC-IT-2007-637, ENAC-IT-2008-104, CAA-NL-2004-91, CAA-NL-2004-92, CAA-NL-2005-15, CAA-NL-2005-36, CAA-NL-2005-117, CAA-NL-2007-190, CAA-NL-2008-43, SCAA-2005-32, SCAA-2005-57, SCAA-2007-60, CAA-UK-2004-24, CAA-UK-2004-150, CAA-UK-2004-158, CAA-UK-2004-208, CAA-UK-2005-34, CAA-UK-2008-76, CAA-UK-2008-100, FOCA-2005-308, FOCA-2007-494.

(24) La compañía presentó una serie de medidas correctoras, que fueron propuestas a las autoridades competentes de los Estados miembros mencionados, así como un plan de medidas correctoras dirigidas a subsanar sistemáticamente las deficiencias detectadas, que afectaban a diversos ámbitos de responsabilidad de la compañía. A invitación de la compañía y de las autoridades competentes de la República Islámica de Irán, un equipo de expertos europeos efectuó una visita de información del 16 al 20 de junio de 2008 para comprobar la aplicación, por parte de dicha compañía, de las diversas medidas correctoras. El informe muestra que la compañía ha creado, dentro de su departamento de aseguramiento de la calidad, una división encargada de controlar y rectificar las deficiencias de seguridad detectadas y de analizar las causas profundas para evitar que se repitan.

(25) Sobre la base de los criterios comunes, se concluye que Iran Air va aplicando todas las medidas necesarias para resolver satisfactoriamente todas las deficiencias de seguridad detectadas, en cumplimiento de las normas de seguridad aplicables. Por consiguiente, en este momento no es necesario adoptar nuevas medidas. La Comisión continuará supervisando de cerca el funcionamiento de la compañía. Los Estados miembros verificarán sistemáticamente el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad aplicables concediendo prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de dicha compañía, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 351/2008.

#### Yemenia — Yemen Airways

(26) Hay pruebas fehacientes de que la compañía Yemenia — Yemen Airways está incumpliendo normas de seguridad específicas establecidas por el Convenio de Chicago cuando opera en la Comunidad. Estas deficiencias fueron detectadas por las autoridades competentes de Francia, Alemania e Italia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA <sup>(1)</sup>.

(27) Yemenia ha firmado un contrato con el fabricante de aeronaves Airbus en virtud del cual esta empresa proporcionará expertos técnicos y auditores para formar al personal (pilotos e ingenieros) y para supervisar la actuación de la compañía en dos ámbitos concretos: mantenimiento e ingeniería y explotación técnica de aeronaves. La compañía fue auditada por Airbus en estos dos ámbitos en noviembre y diciembre de 2007 y presentó a continuación una serie de medidas correctoras para me-

jorar la seguridad y subsanar de manera sistemática las deficiencias a este respecto detectadas durante las inspecciones en pista. El 26 de mayo de 2008 se presentó un plan de medidas correctoras.

(28) La Comisión considera que este plan de medidas correctoras no resuelve satisfactoriamente todos los problemas de seguridad detectados. Aunque la compañía ha demostrado que su estructura y su organización son eficaces y pueden garantizar el pleno cumplimiento de una política de seguridad, sigue habiendo problemas pendientes. En el ámbito de la explotación técnica, en particular la formación en tierra y en vuelo, no se demuestra debidamente si se aplicarán medidas correctoras ni de qué forma, ya que no se facilita información sobre las cualificaciones y la experiencia necesarias del personal asignado. En cuanto al mantenimiento y la ingeniería, el plan de acción deja muchos cabos sueltos, como ETOPS, la ingeniería o la biblioteca técnica, que son condiciones básicas elementales para la seguridad de los vuelos o para el correcto funcionamiento del mantenimiento. No es posible realizar una evaluación global del plan de acción en este ámbito, debido a las respuestas incompletas facilitadas por la compañía. El 12 y el 25 de junio de 2008 también se envió documentación complementaria a la Comisión. Esta documentación contiene un plan revisado de medidas correctoras tras nuevas conversaciones con Airbus. La documentación de apoyo de este plan se presentó a la Comisión el 7 de julio de 2008.

(29) Con objeto de que la Comisión y los Estados miembros puedan completar la evaluación de dicha documentación, la Comisión pedirá a Yemenia otras clarificaciones relativas a la revisión del plan de medidas correctoras, habida cuenta de las conversaciones entre la compañía y Airbus.

(30) La Comisión reconoce los esfuerzos de Yemenia por corregir las deficiencias de seguridad detectadas. Por otra parte, las últimas inspecciones en pista realizadas en la Comunidad no han revelado deficiencias importantes. Sin embargo, la Comisión considera que las medidas correctoras presentadas por Yemenia deben ejecutarse en su totalidad y supervisarse de cerca, y que los Estados miembros deben comprobar sistemáticamente el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad aplicables, dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de esta compañía, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 351/2008.

(31) Por consiguiente, en este momento, la Comisión considera que la compañía no debe ser incluida en la lista del anexo A. Una vez finalizada la evaluación del plan revisado de medidas correctoras y de la documentación de apoyo, la Comisión decidirá las medidas que deben tomarse.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2005-270, DGAC/F-2005-471, DGAC/F-2005-1054, DGAC/F-2005-1291, DGAC/F-2006-60, DGAC/F-2006-601, DGAC/F-2006-716, DGAC/F-2006-1465, DGAC/F-2006-1760, DGAC/F-2006-2066, DGAC/F-2007-119, DGAC/F-2007-1002, DGAC/F-2007-1332, DGAC/F-2007-2066, DGAC/F-2008-478, DGAC/F-2008-1129, LBA/D-2006-47, LBA/D-2006-103, LBA/D-2006-157, LBA/D-2007-477, ENAC-IT-2005-51, ENAC-IT-2005-218, ENAC-IT-2005-648, ENAC-IT-2006-330, ENAC-IT-2008-126.

**Compañías aéreas de Camboya**

- (32) Hay pruebas fehacientes de que todas las compañías aéreas certificadas en Camboya incurren en deficiencias de seguridad graves. Este Estado fue objeto de una auditoría de la OACI en noviembre y diciembre de 2007, que reveló numerosos incumplimientos de las normas internacionales. Además, la OACI comunicó a todas las partes contratantes la existencia de importantes problemas de seguridad en relación con la capacidad de las autoridades de aviación civil de Camboya de desempeñar su misión de supervisión de la seguridad aérea.
- (33) Las autoridades competentes de Camboya mostraron una capacidad insuficiente de ejecutar y hacer cumplir las normas de seguridad de la OACI. En particular, Camboya expidió nueve AOC sin haber establecido un sistema de certificación de sus operadores aéreos. El personal técnico y de operaciones de la Secretaría de Estado de Aviación Civil (en lo sucesivo «SEAC») no participó en el proceso de autorización de los solicitantes. La SEAC no puede garantizar que los titulares de AOC cumplan las disposiciones del anexo 6 de la OACI y los requisitos nacionales aplicables. Además, no es posible determinar de manera fiable el estado actual de aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en Camboya.
- (34) La Comisión consultó a las autoridades competentes de Camboya sobre las medidas adoptadas para subsanar las deficiencias detectadas por la OACI. La SEAC ha mostrado su voluntad de mejorar la situación y ha emprendido una serie de medidas correctoras importantes, entre ellas la creación de un registro de aeronaves, la cancelación de la matrícula de una parte significativa de la flota, la suspensión de cuatro de los nueve AOC, y la publicación de varios reglamentos que entrarán plenamente en vigor en noviembre de 2008. La Comisión considera que estas primeras medidas correctoras son alentadoras y que los problemas de seguridad detectados por la OACI podrían quedar resueltos en cuanto se apliquen íntegramente todas las medidas.
- (35) La Comisión insta a la SEAC a tomar medidas decisivas para subsanar las deficiencias en materia de seguridad, en particular por lo que se refiere a la nueva certificación completa de los operadores con licencia de Camboya, para cumplir plenamente las normas de la OACI. Con este fin, la SEAC debe facilitar, antes de la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea de noviembre de 2008, toda la información pertinente relativa a la ejecución de las medidas destinadas a corregir las deficiencias de seguridad detectadas por la OACI; de lo contrario, la Comisión se verá obligada a decidir la inclusión en la lista del anexo A de todas las compañías aéreas con licencia de Camboya.

**Compañías aéreas de Sierra Leona**

- (36) Las autoridades competentes de Sierra Leona comunicaron a la Comisión que han tomado medidas para proceder a la cancelación de las matrículas de todas las aeronaves registradas en Sierra Leona y han pedido que se eliminen de la lista del anexo A todas las compañías con licencia de Sierra Leona. Además, notificaron a la Comisión que la compañía Bellview Airlines (SL) ya no es titular de un AOC y que debía, por tanto, suprimirse de la lista del anexo A.
- (37) Por lo que se refiere a la retirada de esta lista de todas las compañías con licencia de Sierra Leona, en particular Bellview Airlines (SL), la Comisión estima que esta medida no se justifica, ya que no existen pruebas de que estas compañías hayan cesado sus actividades. Por consiguiente, deben seguir estando incluidas en la lista del anexo A.
- (38) Por lo que se refiere al esquema del plan de medidas correctoras enviado a la OACI por las autoridades competentes de Sierra Leona, la Comisión no ha recibido pruebas (documentación pertinente) de que se hayan subsanado las deficiencias detectadas en materia de supervisión de la seguridad y de las normas y prácticas recomendadas en el ámbito de la aviación civil con los plazos fijados de cumplimiento.

**Compañías aéreas de la República de Indonesia**

- (39) El 16 de mayo, la Comisión recibió una actualización de los progresos registrados en la ejecución del plan de medidas correctoras por las autoridades competentes de Indonesia. Las pruebas documentales pertinentes, recibidas por la Comisión el 16 de junio de 2008, demuestran que las autoridades nacionales son, en este momento, incapaces de garantizar la supervisión de las compañías aéreas que certifican, en particular por lo que se refiere a la supervisión de las operaciones de vuelo.
- (40) Asimismo, el 2 de junio de 2008 la Comisión recibió de las autoridades competentes de Indonesia información sobre la planificación y la ejecución de las actividades de supervisión de las compañías Garuda Indonesia, Ekpres Transportasi Antar Benua, Airfast Indonesia y Mandala Airlines. Las pruebas documentales pertinentes, recibidas por la Comisión el 16 de junio de 2008, demuestran que la supervisión de las operaciones de vuelo en las compañías mencionadas es insuficiente.

- (41) Las autoridades competentes de Indonesia presentaron observaciones al Comité de Seguridad Aérea el 10 de julio de 2008 en relación con las medidas correctoras dirigidas a subsanar las deficiencias de seguridad detectadas por la OACI. Sus observaciones reflejaban la documentación de apoyo relativa a la aplicación del plan de medidas correctoras presentado por Indonesia el 1 de julio de 2008. Las autoridades competentes de Indonesia han realizado considerables esfuerzos para rectificar la situación de la seguridad en su país y han empezado a aplicar una serie de medidas correctoras globales, que deberían completarse en los próximos meses. Estas autoridades también confirmaron que la OACI todavía no ha decidido dar por cerrado ninguno de los problemas constatados en sus últimas auditorías de noviembre de 2000, abril de 2004 y febrero de 2007.
- (42) Garuda Indonesia presentó el 7 de mayo de 2008 la información complementaria solicitada por la Comisión durante la audiencia de la compañía por el Comité de Seguridad Aérea, celebrada el 3 de abril de 2008, en lo que respecta a las medidas correctoras emprendidas en los ámbitos de los sistemas de control interno y de la instalación de E-GPWS en la flota de B-737. Del análisis de la documentación parece desprenderse que Garuda Indonesia ha llevado a cabo las medidas necesarias para atenerse a las normas de la OACI. Sin embargo, sigue suscitando inquietud el problema de las operaciones de vuelo a raíz de dos incidentes similares ocurridos el 9 y el 28 de mayo de 2008.
- (43) Sobre la base de los criterios comunes, y teniendo en cuenta que, hasta la fecha, la OACI no ha decidido dar por cerrado ninguno de los problemas constatados en sus auditorías, se concluye que, en este momento, las autoridades competentes de Indonesia no han demostrado haber ejercido sus responsabilidades en materia de regulación y supervisión, de conformidad con las normas de la OACI, respecto a todas las compañías que certifican. Por consiguiente, actualmente no puede eliminarse de la lista comunitaria a ninguna compañía indonesia.
- (44) La Comisión mantendrá estrechos contactos con la OACI a efectos de su evaluación de la capacidad de las autoridades competentes de Indonesia para ejecutar y hacer cumplir las normas de seguridad internacionales. La Comisión se propone realizar una visita a Indonesia antes de proceder a cualquier modificación de las medidas en vigor.
- (45) Las compañías Airfast Indonesia, Garuda Indonesia y Mandala Airlines solicitaron individualmente presentar sus comentarios de forma oral ante el Comité de Seguridad Aérea. Las audiencias tuvieron lugar el 9 y 10 de julio de 2008.
- (46) Las autoridades competentes de Indonesia han facilitado a la Comisión pruebas de la retirada del certificado de operador aéreo a la compañía Adam Sky Connection Airlines. Dado que esta compañía ha cesado en consecuencia sus actividades, conviene retirarla de la lista del anexo A.
- (47) Las autoridades competentes de Indonesia han facilitado a la Comisión una lista actualizada de las compañías aéreas titulares de un certificado de operador aéreo. Actualmente, las compañías certificadas en Indonesia son las siguientes: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service (AOC 121-008 y 135-001), Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Airlines (AOC 121-018 y 135-037), Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Ekspres Airlines, Republic Ekspres Airlines, Airfast Indonesia, Helizona, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, 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, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Deltasatya, Pura Wisata Baruna, Panarbangan Angkasa Semesta, ASI Pujiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Balai Kalibrasi Fasilitas Penerbangan, Sampurna Air Nusantara, y Eastindo. La lista comunitaria debe actualizarse en consecuencia e incluirse a estas compañías en la lista del anexo A.
- (48) Además, las autoridades competentes de Indonesia han informado a la Comisión de la suspensión del AOC de las compañías Helizona, Dirgantara Air Service, Kura-Kura Aviation, Asco Nusa Air y Tri MG Intra Airlines. Puesto que estas medidas son de carácter temporal, la Comisión considera que no se justifica su retirada de la lista del anexo A.

#### **Compañías aéreas de la República de Filipinas**

- (49) En su programa IASA (*International Aviation Safety Assessment Program*), la Administración de Aviación Civil (FAA) del Ministerio Federal de Transportes de los Estados Unidos rebajó la clasificación de seguridad de la República de Filipinas por no respetar las normas internacionales de seguridad establecidas por la OACI. Por consiguiente, las compañías de la República de Filipinas sólo pueden continuar operando a los niveles actuales bajo una mayor vigilancia de la FAA. No se autoriza la ampliación o la modificación de los servicios prestados por estas compañías en los Estados Unidos.

- (50) La OACI ha comunicado que en noviembre de 2008 procederá a una inspección completa de la *Air Transportation Office* de la República de Filipinas en el marco de su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).
- (51) La Comisión entabló consultas con las autoridades competentes de Filipinas para transmitirle sus inquietudes respecto a la seguridad operacional de las compañías con licencia de ese país. Las autoridades filipinas indicaron que en marzo de 2008 se adoptó una nueva ley relativa a la autoridad de aviación civil y que la autoridad competente se ha reestructurado para convertirse en un organismo totalmente independiente; este organismo inició sus actividades el 7 de julio de 2008. Sin embargo, todavía no se ha presentado un plan detallado de medidas correctoras.
- (52) La Comisión considera que debe aplazarse la decisión sobre la posible inclusión de todas las compañías certificadas en la República de Filipinas en la lista comunitaria hasta que no se conozcan los resultados de la auditoría de la OACI. Mientras tanto, la Comisión y los Estados miembros continuarán controlando la situación de estas compañías en materia de seguridad.

#### Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (53) Tras la adopción del Reglamento (CE) n° 331/2008, las 13 compañías rusas sujetas a restricciones de explotación en virtud de una decisión de las autoridades competentes de la Federación de Rusia presentaron oralmente a la Comisión y algunos Estados miembros sus observaciones entre el 21 y el 23 de abril de 2008. La documentación remitida por estas compañías y las presentaciones de las autoridades responsables de la supervisión permitieron aclarar su situación en términos de seguridad y su conformidad con las normas de la OACI aplicables a los vuelos internacionales. Las audiencias también permitieron concluir que, según los documentos facilitados por las autoridades de aviación de la Federación de Rusia, algunas aeronaves no cuentan con los equipos necesarios para realizar vuelos internacionales, conforme a las normas de la OACI, puesto que carecen en particular de los equipos obligatorios TAWS y E-GPWS. Estas autoridades se comprometieron a adoptar las medidas necesarias en el marco de la legislación rusa para prohibir la explotación de estas aeronaves en rutas de entrada o salida del territorio comunitario, o situadas en el interior del mismo, así como de Islandia, Noruega y Suiza, y a revisar los AOC y las especificaciones de operaciones de las compañías aéreas afectadas. Antes de cualquier vuelo de estas aeronaves en el espacio aéreo comunitario, se notificará a la Comisión el AOC revisado, junto con las especificaciones completas de operaciones. El 25 de abril de 2008 las autoridades competentes de la Federación de Rusia adoptaron una decisión que entró en vigor el 26 de abril de 2008.
- (54) Según esa decisión, las siguientes aeronaves no pueden operar en rutas de entrada o salida del territorio comunitario, o situadas en el interior del mismo:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 y RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660;
  - b) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 y RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 y RA-88300; Yak-40K: RA-21505 y RA-98109; Yak-42D: RA-42437; todos los helicópteros (22) Kamov ka-26 (matrícula desconocida); todos los helicópteros (49) Mi-8 (matrícula desconocida); todos los helicópteros (11) Mi-171 (matrícula desconocida); todos los helicópteros (8) Mi-2 (matrícula desconocida); todos los helicópteros (1) CE-120B (matrícula desconocida);
  - c) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 y RA-85457;
  - d) Krasnoyarsky Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85505 y RA-85529; TU-154M: RA-85672, RA-85678, RA-85682, RA-85683, RA-85694, RA-85759, RA-85801, RA-85817 y RA-85821; Ilyushin IL-86: RA-86121, RA-86122, RA-86137 y RA-86145;
  - e) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42526, RA-42538 y RA-42541;
  - f) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; todos los TU-134 (matrícula desconocida); todos los Antonov-24 (matrícula desconocida); todos los An-2 (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-2 (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-8 (matrícula desconocida) <sup>(1)</sup>;
  - g) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622, RA-85690 y RA-85618;

<sup>(1)</sup> Las autoridades competentes de la Federación de Rusia informaron a la Comisión el 6 de junio de 2008 de la instalación del equipo E-GPWS en las siguientes aeronaves de la compañía Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B con marcas de matrícula RA-85603 y RA-85604. También presentaron las especificaciones modificadas de operaciones del AOC de la compañía.

h) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42347, RA-42374, RA-42433; Yak-40: RA-88287; todos los Tupolev TU-134A en particular: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 y RA-65973; todos los Antonov AN-24RV en particular: RA-46625 y RA-47818;

i) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 y RA-85508 <sup>(1)</sup>.

j) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85727, RA-85733, RA-85755, RA-85788, RA-85789, RA-85796, RA-85803, RA-85806, RA-85820, RA-85681 y RA-85685; TU-154B: RA-85504, RA-85550, RA-85557; todos los TU-134 (29): RA-65005, RA-65024, RA-65033, RA-65055, RA-65127, RA-65143, RA-65148, RA-65560, RA-65565, 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, RA-65916 y RA-65977; todos los TU-134B (1): RA-65716; todos los Antonov AN-24B (4): RA-46267, RA-46388, RA-47289 y RA-47847; todos los AN-24 RV (3): RA-46509, RA-46519 y RA-47800; todos los Yakovlev Yak-40 (10): 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: (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mil-10: (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-8 (matrícula desconocida); todos los helicópteros AS-355 (matrícula desconocida); todos los helicópteros BO-105 (matrícula desconocida);

k) Rossija (STC Rusia): Tupolev TU-134: RA-65093, RA-65109, RA-65113, RA-65553, RA-65555, RA-65759, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65912, RA-65921, RA-65979 y RA-65994; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 y RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87969, RA-87971, RA-87972 y RA-88200.

(55) No se encontraron estos tipos de aeronaves en las compañías Airlines 400 JSC y Atlant Soyuz.

(56) Las autoridades competentes de la Federación de Rusia y la Comisión mantienen su compromiso de continuar su

<sup>(1)</sup> Las autoridades competentes de la Federación de Rusia informaron a la Comisión el 6 de junio de 2008 de la instalación del equipo E-GPWS en las siguientes aeronaves de la compañía Ural Airlines: Ilyushin IL-86 con marcas de matrícula RA-86078, RA-86093, RA-86114 y RA-86120. También presentaron las especificaciones modificadas de operaciones del AOC de la compañía;

estrecha colaboración y de intercambiar toda la información necesaria en relación con la seguridad de sus compañías aéreas. Los Estados miembros verificarán sistemáticamente el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad aplicables concediendo prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de dichas compañías, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 351/2008.

### Compañías aéreas de Ucrania

#### *Ukraine Cargo Airways*

(57) Como se indica en el considerando 18 del Reglamento (CE) n° 331/2008, la compañía Ukraine Cargo Airways presentó el 1 de abril de 2008 un plan revisado de medidas correctoras que reflejaba los cambios exigidos por las autoridades competentes de Ucrania a raíz de una auditoría de la empresa. El 11 de abril de 2008 la Comisión pidió a las autoridades competentes de Ucrania que presentaran, a más tardar el 10 de mayo de 2008, pruebas de que habían comprobado la aplicación efectiva del plan revisado de medidas correctoras.

(58) El 19 de junio de 2008 las autoridades competentes de Ucrania informaron a la Comisión de que no estaban en condiciones de confirmar el cumplimiento de las medidas correctoras por parte de la compañía Ukraine Cargo Airways. Señalaron además que consideraban ineficaces algunas de dichas medidas. El 27 de junio estas autoridades presentaron documentación de apoyo en la que notificaban a la Comisión que aunque la compañía había hecho progresos esenciales en la mejora de las condiciones técnicas de su flota, la documentación, la política y los procedimientos, así como la formación de las tripulaciones, el operador, por problemas de tiempo y por otras circunstancias, en particular los retrasos causados por las organizaciones de mantenimiento, no podía finalizar todos los trabajos en todas las aeronaves y mejorar la formación del personal de vuelo. Las autoridades competentes de Ucrania confirmaron estar preparadas para continuar la supervisión global de Ukraine Cargo Airways y su compromiso de entregar al Comité de Seguridad Aérea la decisión completa sobre la aplicación efectiva por la compañía de su plan de medidas correctoras. El 8 de julio las autoridades competentes de Ucrania presentaron a la Comisión su decisión de suprimir las restricciones de explotación impuestas a determinadas aeronaves de la compañía Ukraine Cargo Airways tras comprobar la aplicación por la misma del plan de medidas correctoras.

(59) Según las observaciones presentadas al Comité de Seguridad Aérea el 10 de julio de 2008 por las autoridades competentes de Ucrania y de Ukraine Cargo Airways, los controles en pista de 15 aeronaves de la compañía revelaron que el plan de medidas correctoras se había aplicado solamente en el caso de 6 aeronaves que cumplían las normas de la OACI; se decidió suprimir cualquier restricción que estas autoridades hubieran impuesto previamente a estas aeronaves. Además, según estas autoridades, se comprobó que las nueve aeronaves restantes no cumplían las medidas requeridas para garantizar la aplicación de las normas de la OACI, por lo que seguían sujetas a restricciones de explotación en Ucrania.



(60) La Comisión reconoce que la compañía ha demostrado su voluntad de adoptar medidas correctoras para subsanar las deficiencias de seguridad que afectaban a toda su flota. Sin embargo, considera que, sobre la base de las pruebas documentales relativas a los resultados de las verificaciones efectuadas hasta la fecha por las autoridades competentes de Ucrania, así como de las observaciones presentadas al Comité de Seguridad Aérea por estas autoridades, el plan no ha sido aplicado en su integridad por la compañía, ya que las verificaciones efectuadas por la autoridad competente de Ucrania indican que, por ahora, estas medidas no son ni idóneas ni eficaces. De hecho, a la Comisión le sigue preocupando que la compañía sólo haya podido garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad de una parte de su flota, mientras que, según este plan, la empresa debía instaurar un sistema de gestión de la flota que garantizara que todas las medidas se aplicarían por igual a todas sus aeronaves. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, esta compañía no puede por el momento ser retirada de la lista del anexo A.

*Supervisión general en materia de seguridad de las compañías aéreas de Ucrania*

(61) Según lo previsto en el considerando 21 del Reglamento (CE) n° 331/2008, la Comisión solicitó el 11 de abril de 2008 a las autoridades competentes de Ucrania que presentaran a más tardar el 10 de mayo de 2008 un plan de medidas para mejorar las actividades de supervisión de la seguridad de las compañías sometidas a su control normativo y de las aeronaves matriculadas en Ucrania. El 22 de mayo de 2008, durante las consultas celebradas con las autoridades competentes de Ucrania de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 473/2006, la Comisión volvió a solicitar esta información. Las autoridades competentes de Ucrania presentaron este plan el 31 de mayo de 2008. En él se abordan los aspectos siguientes: la legislación relativa al desarrollo, la aplicación y el control del cumplimiento de la legislación y de las normas precisas, vinculantes y claramente identificables, en materia de seguridad, utilizadas en Ucrania para la aprobación y la supervisión de las organizaciones, las aeronaves y el personal; los recursos de la Administración de la Aviación del Estado, incluidas las cualificaciones y la formación del personal para garantizar que el número, las cualificaciones y la experiencia de dicho personal, en particular la formación inicial y periódica, son adecuados para hacer frente a la carga de trabajo que implica la supervisión de la seguridad de los operadores, las aeronaves y el personal en Ucrania; y, por último, la supervisión de la aeronavegabilidad continuada y el mantenimiento de las aeronaves, indicando de qué forma las autoridades competentes de Ucrania garantizan la aeronavegabilidad continuada de las aeronaves sujetas a su responsabilidad normativa, así como su mantenimiento, de conformidad con programas de mantenimiento homologados, que se revisan periódicamente.

(62) Igualmente, las autoridades competentes de Ucrania presentaron pruebas de las medidas legislativas aplicables hasta que se adopte el nuevo código de aviación que regula también aspectos de la seguridad.

(63) La Comisión considera que el plan de acción presentado contiene medidas destinadas a aumentar y reforzar las actividades de supervisión de la seguridad en Ucrania. No obstante, actualmente no puede evaluarse la eficacia de este plan, debido a que el plazo de aplicación de las medidas correctoras no finaliza hasta 2011, aunque la mayoría de las medidas relativas a la supervisión de la aeronavegabilidad continuada y el mantenimiento deben introducirse para finales de 2008.

(64) A tenor de lo anterior, la Comisión considera que es necesario supervisar de cerca la aplicación progresiva de este plan. Las autoridades competentes de Ucrania deben presentar un informe de ejecución sobre una base trimestral. Por consiguiente, la Comisión tiene la intención de realizar una visita a la autoridad competente de Ucrania para verificar la ejecución efectiva de las medidas que han de entrar en vigor a más tardar a finales de 2008. Por otro lado, los Estados miembros verificarán sistemáticamente el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad aplicables concediendo prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de las compañías con licencia de Ucrania, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 351/2008.

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

(65) Pese a las peticiones específicas de la Comisión, ésta no ha recibido hasta el momento pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras adecuadas por parte de las demás compañías incluidas en la lista comunitaria actualizada el 16 de abril de 2008 y de las autoridades responsables de la supervisión normativa de dichas compañías. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas deben seguir sujetas a una prohibición de explotación (anexo A) o a restricciones de explotación (anexo B), según proceda.

(66) 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) Se sustituye el anexo A por el anexo A del presente Reglamento.
- 2) Se sustituye el anexo B por el anexo B del presente Reglamento.

*Artículo 2*

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

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

Hecho en Bruselas, el 24 de julio de 2008.

*Por la Comisión*  
Antonio TAJANI  
*Vicepresidente*

---

## ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA DENTRO DE LA COMUNIDAD <sup>(1)</sup>

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	Sudán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistán
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucrania
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucrania
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrania
<b>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:</b>		—	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)
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)

<sup>(1)</sup> 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
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)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	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	Ministerial signature (ordonnance 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
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)

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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:</b>			Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconocido	CEL	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
GUINEA AIRWAYS	738	n.d.	Guinea Ecuatorial
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea Ecuatorial
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:</b>			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
ATLAS DELTASATYA	135-023	Desconocido	Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconocido	Indonesia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	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	135-032	Desconocido	Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesia
HELIZONA	135-003	Desconocido	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 AIRLINES	121-010	LNI	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
LINUS AIRWAYS	121-029	Desconocido	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
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	121-017	RIU	Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Desconocido	Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	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
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:</b>		—	República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
ARTIK AVIA	13	ART	República Kirguisa
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa

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
EASTOK AVIA	15	Desconocido	República Kirguisa
ESEN AIR	2	ESD	República Kirguisa
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
KYRGYZSTAN 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
VALOR AIR	07	Desconocido	República Kirguisa
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa</b>		—	Liberia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades responsables de la supervisión normativa de la República de Gabón, salvo Gabon Airlines y Afrijet, lo que incluye las siguientes:</b>			República de Gabón
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República de Gabón
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	República de Gabón
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República de Gabón
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	0045/MTACCMDH/SGACC/DTA	NVS	República de Gabón
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República de Gabón
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	República de Gabón
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República de Gabón
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:</b>	—	—	Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Desconocido	BVU	Sierra Leona

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
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconocido	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconocido	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:</b>	—	—	Suazilandia
AERO AFRICA (PTY) LTD	Desconocido	RFC	Suazilandia
JET AFRICA SWAZILAND	Desconocido	OSW	Suazilandia
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Desconocido	RSN	Suazilandia
SCAN AIR CHARTER, LTD	Desconocido	Desconocido	Suazilandia
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconocido	SWX	Suazilandia
SWAZILAND AIRLINK	Desconocido	SZL	Suazilandia

## ANEXO B

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

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 <sup>(1)</sup>	0027/MTAC/ SGACC/DTA		República de Gabón	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50; una aeronave de tipo Falcon 900	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGV; TR-AFJ	República de Gabón
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 <sup>(2)</sup>	0040/MTAC/ SGACC/DTA	GBK	República de Gabón	Toda la flota salvo: una aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda la flota salvo: TR-LHP	República de Gabón

<sup>(1)</sup> Afrijet sólo tiene permitido el uso de la aeronave concreta mencionada en sus operaciones actuales dentro de la Comunidad Europea.

<sup>(2)</sup> Gabon Airlines sólo tiene permitido el uso de la aeronave concreta mencionada en sus operaciones actuales dentro de la Comunidad Europea.

<sup>(1)</sup> 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.