

REGLAMENTO (CE) N° 1543/2006 DE LA COMISIÓN**de 12 de octubre de 2006****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, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, y modificado por el Reglamento (CE) n° 910/2006****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, un Estado miembro solicitó la actualización de la lista comunitaria.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 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⁾, (en lo sucesivo denominado «el Reglamento de base»), y, en particular, su artículo 4,

(4) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento de base, los Estados miembros comunicaron a la Comisión la información pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. Sobre esta base, la Comisión debe tomar las correspondientes decisiones en relación con la actualización de la lista comunitaria, por iniciativa propia o a solicitud de los Estados miembros.

Considerando lo siguiente:

(1) La Comisión adoptó el Reglamento (CE) n° 474/2006, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.

(5) De conformidad con el artículo 7 del Reglamento de base y el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 473/2006, la Comisión informó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o, de no haber sido posible, a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales en que podría basarse la decisión de imponerles una prohibición de explotación en el interior de la Comunidad o de modificar las condiciones de la prohibición de explotación impuesta a una compañía aérea incluida en la lista comunitaria.

(2) La Comisión adoptó el Reglamento (CE) n° 910/2006, de 20 de junio de 2006, 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, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.

(6) De conformidad con el artículo 7 del Reglamento de base y el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 473/2006, la Comisión dio a las compañías aéreas afectadas la oportunidad de consultar los documentos facilitados por los Estados miembros, comunicar por escrito sus observaciones y hacer una presentación oral en un plazo de diez días hábiles ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea ⁽⁵⁾.

(3) De conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento de base y con el artículo 2 del Reglamento (CE) n° 473/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establecen las normas de aplicación de la lista

(7) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 473/2006, 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.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

⁽³⁾ DO L 168 de 21.6.2006, p. 16.

⁽⁴⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 8.

⁽⁵⁾ Establecido por el artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

Dairo Air Services y DAS Air Cargo

- (8) Hay pruebas de que el operador DAS Air Cargo (DAZ), certificado en Kenia, es una filial de Dairo Air Services (DSR), certificado en Uganda. Ambas compañías explotan las mismas aeronaves. Por lo tanto, cualquier medida que se decida en relación con DSR debe ser igualmente aplicable a DAZ.
- (9) Hay pruebas fehacientes de que Dairo Air Services incurrir en deficiencias de seguridad graves. Dichas deficiencias fueron detectadas por los Países Bajos, el Reino Unido, Bélgica, Francia, Alemania y España durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA⁽¹⁾, la repetición de los resultados de estas inspecciones indica unas deficiencias de seguridad sistémicas. Pese a la cooperación con los Estados miembros y a las medidas correctoras individuales adoptadas por las autoridades ugandesas y por Dairo Air Services, la repetición de estos resultados indica unas deficiencias de seguridad sistémicas.
- (10) La autoridad de aviación civil del Reino Unido llevó a cabo una inspección de Dairo Air Services y Das Air Cargo que puso de manifiesto que entre el 21 de abril y el 25 de julio de 2006 las aeronaves explotadas por ambas compañías eran mantenidas por una empresa de mantenimiento que carecía de la aprobación adecuada, lo que constituye una deficiencia de seguridad grave.
- (11) DRS mostró falta de transparencia y de comunicación adecuada y dentro de plazo en su respuesta a una investigación de la autoridad de aviación civil de los Países Bajos en relación con la seguridad de su explotación, como demuestra la ausencia de una respuesta adecuada y dentro de plazo a la correspondencia enviada por ese Estado miembro.
- (12) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Dairo Air Services y DAS Air Cargo no cumplen plenamente las normas de seguridad pertinentes y, por ello, deben ser incluidas en el anexo A.

Compañías aéreas de la República Kirguisa

- (13) Por invitación de la autoridad de aviación civil de la República Kirguisa, un equipo de expertos europeos efectuó una visita de información a dicha República del 10 al 15 de septiembre de 2006. Su informe pone de mani-

fiesto que la autoridad de aviación civil kirguisa no ha demostrado la suficiente capacidad para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

- (14) Además, la mayoría de las compañías visitadas por los expertos europeos, aun estando en posesión de un certificado de operador aéreo expedido por la República Kirguisa, no tenían su centro de actividad principal en esa República, contrariamente a lo establecido en los requisitos del anexo 6 del Convenio de Chicago.
- (15) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que ninguna de las compañías aéreas certificadas en la República Kirguisa satisface las normas de seguridad pertinentes y, por ello, dichas compañías deben ser objeto de una prohibición de explotación y ser incluidas en el anexo A.
- (16) Las autoridades de la República Kirguisa han facilitado a la Comisión pruebas de que se han retirado los certificados de operador aéreo de las dos compañías siguientes: Phoenix Aviation y Star Jet. Dado que, en consecuencia, estas dos compañías certificadas en la República Kirguisa han cesado sus actividades, procede retirarlas del anexo A.
- Compañías aéreas de la República Democrática del Congo**
- (17) Las autoridades de la República Democrática del Congo han facilitado a la Comisión información que indica que han expedido certificados de operador aéreo a las siguientes compañías: Air Beni, Air Infini, Bel Glob Airlines, Bravo Air Congo, Gomair, Katanga Airways, Sun Air Services y Zaabu International. Toda vez que estas nuevas compañías aéreas están certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo, que han demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión adecuada de la seguridad, deben ser incluidas en el anexo A.

- (18) Las autoridades de la República Democrática del Congo han facilitado a la Comisión pruebas de que se han retirado los certificados de operador aéreo de las compañías siguientes: African Business and Transportations, Air Charter Services, Air Plan International, Air Transport Service, ATO — Air Transport Office, Congo Air, Dahla Airlines, DAS Airlines, Espace Aviation Services, Funtshi Aviation Service, GR Aviation, JETAIR — Jet Aero Services, Kinshasa Airways, Okapi Airways, Scibe Airlift, Shabair, Trans Service Airlift, Waltair Aviation, Zaire Aero Service (ZAS). Dado que, en consecuencia, estas compañías certificadas en la República Democrática del Congo han cesado sus actividades, procede retirarlas del anexo A.

⁽¹⁾ CAA-NL-2000-47, CAA-NL-2003-50, CAA-NL-2004-13, CAA-NL-2004-39, CAA-NL-2004-132, CAA-NL-2004-150, CAA-NL-2005-8, CAA-NL-2005-65, CAA-NL-2005-141, CAA-NL-2005-159, CAA-NL-2005-161, CAA-NL-2005-200, CAA-NL-2005-205, CAA-NL-2005-220, CAA-NL-2005-225, CAA-NL-2006-1, CAA-NL-2006-11, CAA-NL-2006-53, CAA-NL-2006-54, CAA-NL-2006-55, CAA-NL-2006-56, CAA-NL-2006-57, CAA-UK-2005-24, CAA-UK-2006-97, CAA-UK-2006-117, DGAC-E-2005-268, LBA/D-2005-511, LBA/D-2006-483, BCAA-2000-1, BCAA-2006-38, DGAC/F-2003-397.

Compañías aéreas de Liberia

- (19) Las autoridades de Liberia han facilitado a la Comisión pruebas de que se han retirado los certificados de operador aéreo de las compañías siguientes: Air Cargo Plus, Air Cess (Liberia), Air Liberia, Atlantic Aviation Services, Bridge Airlines, Excel Air Services, International Air Services, Jet Cargo-Liberia, Liberia Airways, Liberian World Airlines, Lonestar Airways, Midair Limited, Occidental Airlines, Occidental Airlines (Liberia), Santa Cruise Imperial Airlines, Satgur Air Transport, Simon Air, Sosoliso Airlines, Trans-African Airways, Transway Air Services, United Africa Airlines (Liberia). Dado que, en consecuencia, estas compañías certificadas en Liberia han cesado sus actividades, procede retirarlas del anexo A.

Compañías aéreas de Sierra Leona

- (20) Las autoridades de Sierra Leona han facilitado a la Comisión pruebas de que se han retirado los certificados de operador aéreo de las compañías siguientes: Aerolift, Afrik Air Links, Air Leone, Air Salone, Air Sultan Limited, Air Universal, Central Airways Limited, First Line Air, Inter Tropic Airlines, Mountain Air Company, Orange Air Services, Pan African Air Services, Sierra National Airlines, Sky Aviation, Star Air, Transport Africa, Trans Atlantic Airlines y West Coast Airways. Dado que, en consecuencia, estas compañías certificadas en Sierra Leona han cesado sus actividades, procede retirarlas del anexo A.

Compañías aéreas de Suazilandia

- (21) Las autoridades de Suazilandia han facilitado a la Comisión pruebas de que se han retirado los certificados de operador aéreo de las compañías siguientes: African International Airways, Air Swazi Cargo, East Western Airways, Galaxy Avion, Interflight, Northeast Airlines, Ocean Air, Skygate International, Swazi Air Charter, Volga Atlantic Airlines. Dado que, en consecuencia, estas compañías certificadas en Suazilandia han cesado sus actividades, procede retirarlas del anexo A.
- (22) Las autoridades de Suazilandia y Sudáfrica han aportado pruebas suficientes de que el certificado de operador aéreo expedido a African International Airways bajo la égida de la AAC de Suazilandia ha sido retirado, y de que esta compañía opera actualmente al amparo de un certificado de operador aéreo expedido por la AAC de Sudáfrica, que es, por lo tanto, responsable de la supervisión de su seguridad. Por lo tanto, sobre la base de los criterios comunes, y sin perjuicio de la verificación del cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes mediante las oportunas inspecciones en pista, se considera que African International Airways debe ser retirada del anexo A.

Air Service Comores

- (23) En respuesta a una investigación de las autoridades de aviación civil de Francia, Air Service Comores indicó que se había establecido un plan de actuación para corregir las deficiencias de seguridad observadas con ocasión de las inspecciones en pista. Sin embargo, no hay pruebas todavía de que se haya aplicado un plan de actuación adecuado para todas las operaciones de Air Service Comores.
- (24) Las autoridades de Comoras responsables de la supervisión normativa de Air Service Comores han facilitado a las autoridades de aviación civil de Francia información suficiente sobre la seguridad de la explotación, concretamente, de la aeronave LET 410 UVP con matrícula D6-CAM.

- (25) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que Air Service Comores satisface las normas de seguridad pertinentes solamente para los vuelos operados con la aeronave LET 410 UVP con matrícula D6-CAM. En consecuencia, Air Service Comores debe quedar sujeta a restricciones de explotación y ser trasladada del anexo A al anexo B.

Ariana Afghan Airlines

- (26) Ariana Afghan Airlines presentó un escrito solicitando ser retirada de la lista comunitaria, motivando esta petición con diversos documentos y mostrando una gran disposición a cooperar con la Comisión y con los Estados miembros. No obstante, como no ha concluido la aplicación plena por la compañía de un plan de medidas correctoras adecuado, la Comisión considera que Ariana Afghan Airlines debe permanecer en la lista comunitaria.
- (27) Ariana Afghan Airlines ha facilitado información que indica que ha dejado de explotar la aeronave Airbus A-310 con matrícula francesa F-GYYY, que ha sido vendida.
- (28) Por lo tanto, han cambiado las condiciones específicas aplicables a la prohibición comunitaria impuesta a Ariana Afghan Airlines. Esta compañía aérea debe ser objeto de una prohibición total de su explotación y, por consiguiente, seguir incluida en el anexo A.

Air Koryo

- (29) La documentación presentada por Air Koryo y las autoridades de aviación civil de la República Popular Democrática de Corea (RPDC) indica que la compañía ha puesto en marcha un plan de medidas correctoras con la intención de cumplir plenamente las normas de seguridad pertinentes en su debido momento.

- (30) Además, las autoridades de aviación civil de la República Popular Democrática de Corea (RPDC) han indicado que actualmente no le está permitido a Air Koryo explotar ningún vuelo a destinos europeos a menos que la compañía se dote de nuevas aeronaves que satisfagan las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (31) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Air Koryo no cumple aún plenamente las normas de seguridad pertinentes y, por ello, se debe mantener en el anexo A.

Phuket Air

- (32) Por invitación de esta compañía aérea, un equipo de expertos europeos llevó a cabo una visita de información a Phuket Air en Bangkok, Tailandia, del 11 al 15 de septiembre de 2006. El informe de esta visita demuestra que, aunque la compañía ha realizado progresos significativos tras su inclusión en la lista comunitaria, existen aún sustanciales deficiencias de seguridad pendientes de corregir.
- (33) Aun reconociendo los esfuerzos realizados por esta compañía para conseguir los progresos que constan en el informe, así como la gran disposición a cooperar de que han hecho gala tanto la compañía como el Departamento de Aviación Civil tailandés, la retirada de Phuket Air de la lista comunitaria se considera todavía prematura mientras no se reciban y examinen testimonios satisfactorios que confirmen la aplicación plena del plan de medidas correctoras que la compañía está todavía completando.
- (34) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Phuket Air no cumple aún plenamente las normas de seguridad pertinentes y, por ello, se debe mantener en el anexo A.

A Jet Aviation/Helios Airways

- (35) La compañía aérea antes denominada Helios Airways opera actualmente con el nombre de A Jet Aviation. En realidad, el certificado de operador aéreo de Helios Airways ha sido objeto de una modificación consistente en cambiar el nombre a A Jet Aviation⁽¹⁾.

⁽¹⁾ En un principio, Helios Airways pretendió constituir una nueva persona jurídica denominada A Jet y transferir a esta nueva empresa todos sus activos. A Jet operaría utilizando los procedimientos, aeronaves, instalaciones, personal y estructura de gestión ya aceptados por el Departamento de Aviación Civil para Helios. En consecuencia, se puso en marcha un procedimiento en regla de expedición de un certificado de operador aéreo. Sin embargo, Helios cambió su denominación por la de A Jet en el Registro mercantil. El certificado y otros documentos de aprobación aplicables han sido modificados para reflejar esta nueva denominación.

- (36) La investigación realizada por la AESA (Agencia Europea de Seguridad de la Aviación) con arreglo al artículo 45 del Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽²⁾ y por las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) con motivo de tres visitas conjuntas que tuvieron lugar entre octubre de 2005 y agosto de 2006⁽³⁾ puso de relieve deficiencias graves de seguridad en relación con las operaciones de A Jet Aviation/Helios Airways.

- (37) Tras consultar con la AESA, las JAA y la Comisión, las autoridades de aviación civil de Chipre responsables de la supervisión normativa de esta compañía han aportado pruebas de la adopción de medidas provisionales para corregir las deficiencias de seguridad detectadas.

- (38) A la vista de cuanto precede, la Comisión considera que, en este momento, A Jet Aviation/Helios Airways no debe figurar en la lista comunitaria. No obstante, la situación de esta compañía y el ejercicio de las responsabilidades de supervisión por las autoridades de aviación civil de Chipre serán objeto en los próximos meses de un detenido seguimiento por parte de la Comisión, asistida por la AESA y las JAA.

Johnsons Air

- (39) A raíz de las deficiencias detectadas por varios Estados miembros, tanto estos como la Comisión iniciaron consultas con Johnsons Air y con las autoridades de aviación civil de Ghana responsables de la supervisión normativa de esta compañía.
- (40) Johnsons Air ha facilitado pruebas de contar con un plan de medidas destinado a corregir las deficiencias de seguridad detectadas. Además, las autoridades competentes de Ghana deben presentar en muy breve plazo su programa de supervisión de las operaciones de Johnsons Air en el exterior de ese país.

⁽²⁾ DO L 240 de 7.9.2002, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1701/2003 (DO L 243 de 27.9.2003, p. 5).

⁽³⁾ En octubre de 2005 se llevó a cabo en Chipre una visita de Normalización conjunta JAA-AESA. Se organizó una segunda visita de seguimiento del 22 al 24 de mayo de 2006 para evaluar hasta qué punto las medidas adoptadas por el DAC resolvían los problemas detectados. Dada la importancia de las conclusiones resultantes de la última visita, y visto que algunas medidas todavía estaban por ser aplicadas o por aplicar totalmente, se organizó una segunda visita de seguimiento del 7 al 9 de agosto de 2006. Las JAA llevaron a cabo el 6 de julio de 2006 una visita relacionada con los problemas concretos planteados en el ámbito de los requisitos operativos (JAR-OPS y JAR-FCL); por su parte, las autoridades competentes de Chipre, asistidas por la autoridad de aviación civil británica, efectuaron una visita de inspección entre el 12 y el 15 de septiembre de 2006.

(41) A la vista de cuanto precede, la Comisión considera que, en este momento, Johnsons Air no debe figurar en la lista comunitaria. Sin perjuicio de nuevas comprobaciones del cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes mediante las oportunas inspecciones en pista, la Comisión se propone reconsiderar en un plazo de tres meses la situación de Johnsons Air sobre la base del programa de supervisión que deben presentar las autoridades de aviación civil de Ghana.

Pakistan International Airlines

(42) A raíz de las deficiencias graves de seguridad detectadas por varios Estados miembros, reveladoras de problemas de seguridad sistémicos, tanto estos como la Comisión iniciaron consultas con Pakistan International Airlines y con las autoridades de aviación civil de Pakistán responsables de la supervisión normativa de esta compañía.

(43) La Comisión ha solicitado a Pakistan International Airlines que presente pruebas de que cuenta con un plan de medidas correctoras adecuado destinado a combatir sus deficiencias de seguridad sistémicas en muy breve plazo. Además, las autoridades competentes de Pakistán han anunciado el establecimiento de un plan de medidas encaminadas a reforzar sus actividades de vigilancia de la compañía, que debe ser transmitido urgentemente a la Comisión.

(44) Mientras está pendiente la presentación de los planes mencionados en los plazos señalados y de la aprobación oficial de los mismos por las autoridades pakistaníes, la Comisión considera que, en este momento, Pakistan International Airlines no debe figurar en la lista comunitaria. No obstante, la Comisión adoptará las medidas oportunas, si procede al amparo del artículo 5, apartado 1, del Reglamento de base, en caso de que los mencionados planes no se entreguen a tiempo o no se consideren suficientes. Además, los Estados miembros tienen intención de proceder a nuevas comprobaciones del cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes mediante la realización de inspecciones en pista sistémicas de esta compañía.

Pulkovo

(45) A raíz de las deficiencias detectadas por varios Estados miembros, la Comisión inició consultas con las autoridades de Rusia responsables de la supervisión normativa de esta compañía y escuchó los argumentos de esta.

(46) Pulkovo ha aportado pruebas de que cuenta con un plan de medidas destinado a corregir sus deficiencias de segu-

ridad sistémicas y a mejorar su organización con vistas a lograr una gestión efectiva de la seguridad. Dicho plan ha sido aprobado oficialmente por las autoridades competentes de Rusia. Además, las autoridades competentes de Rusia han presentado un plan de medidas para reforzar sus actividades de supervisión de la compañía.

(47) A la vista de cuanto precede, la Comisión considera que, en este momento, Pulkovo no debe figurar en la lista comunitaria. Sin perjuicio de nuevas comprobaciones del cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, en particular mediante inspecciones en pista, la Comisión se propone reconsiderar la situación de Pulkovo o de la compañía resultante de su anunciada futura fusión con otra compañía rusa y de las autoridades responsables de su supervisión normativa en un plazo de tres meses, con la asistencia de la Agencia Europea de Aviación Civil y las autoridades de cualquier Estado miembro interesado. Tanto la compañía como las autoridades competentes de Rusia han aceptado este procedimiento.

Consideraciones generales relativas a las demás compañías aéreas incluidas en la lista

(48) No se han transmitido hasta ahora a la Comisión pruebas de que se estén aplicando plenamente las medidas correctoras adecuadas por parte de las demás compañías incluidas en la lista actualizada el 20 de junio de 2006 y de las autoridades responsables de su supervisión normativa, a pesar de las peticiones concretas en tal sentido cursadas por la Comisión. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas deben seguir sometidas a prohibición de explotación.

(49) 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) nº 474/2006, modificado por el Reglamento (CE) nº 910/2006, queda modificado como sigue:

- 1) El anexo A del Reglamento se sustituye por el anexo A del presente Reglamento.
- 2) El anexo B del Reglamento se sustituye 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 12 de octubre de 2006.

Por la Comisión
Jacques BARROT
Vicepresidente

ANEXO A

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Air Koryo	Desconocido	KOR	República Popular Democrática de Corea (RPDC)
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Afganistán
BGB Air	AK-0194-04	POI	Kazajstán
Blue Wing Airlines	SRSR-01/2002	BWI	Surinam
Dairo Air Services	005	DSR	Uganda
DAS Air Cargo	Desconocido	DAZ	Kenia
GST Aero Air Company	AK-020304	BMK	Kazajstán
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Tailandia
Silverback Cargo Freighters	Desconocido	VRB	Ruanda
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, excepción hecha de Hewa Bora Airways ⁽¹⁾ , lo que incluye las siguientes:	—	—	República Democrática del Congo (RDC)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	República Democrática del Congo (RDC)
African Company Airlines	409/CAB/MIN/TC/009/2005	FPY	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/010/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Air Navette	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Air Tropiques SPRL	409/CAB/MIN/TC/007/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Bel Glob Airlines	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

(*) Se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a las compañías aéreas enumeradas en el anexo A 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.

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Blue Airlines	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
Bravo Air Congo	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Business Aviation SPRL	409/CAB/MIN/TC/012/2005	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/032/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Central Air Express	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAX	República Democrática del Congo (RDC)
Cetraca Aviation Service	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC Stellavia	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Comair	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Compagnie Africaine d'Aviation (CAA)	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CO-ZA Airways	409/CAB/MIN/TC/0053/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Doren Air Congo	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Enterprise World Airways	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	República Democrática del Congo (RDC)
Filair	409/CAB/MIN/TC/014/2005	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)
Global Airways	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	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)
ITAB – 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)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Lignes Aériennes Congolaises	Firma ministerial (ordonnance 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
Malu Aviation	409/CAB/MIN/TC/013/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	MLC	República Democrática del Congo (RDC)
Mango Airlines	409/CAB/MIN/TC/0045/2006	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)
Services Air	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	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/030/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK Air Commuter	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Tracep	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Trans Air Cargo Service	409/CAB/MIN/TC/035/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Transports Aériens Congolais (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Uhuru Airlines	409/CAB/MIN/TC/039/2005	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/005/2005	WDA	República Democrática del Congo (RDC)
Zaabu International	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:	—	—	Guinea Ecuatorial
Air Bas	Desconocido	RBS	Guinea Ecuatorial
Air Consul SA	Desconocido	RCS	Guinea Ecuatorial
Air Maken	Desconocido	AKE	Guinea Ecuatorial
Air Services Guinea Ecuatorial	Desconocido	SVG	Guinea Ecuatorial

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Aviage	Desconocido	VGG	Guinea Ecuatorial
Avirex Guinée Équatoriale	Desconocido	AXG	Guinea Ecuatorial
Cargo Plus Aviation	Desconocido	CGP	Guinea Ecuatorial
Cess	Desconocido	CSS	Guinea Ecuatorial
Cet Aviation	Desconocido	CVN	Guinea Ecuatorial
COAGE – Compagnie Aeree De Guinee Equatorial	Desconocido	COG	Guinea Ecuatorial
Compania Aerea Lineas Ecuatoguineanas de Aviacion S.A. (LEASA)	Desconocido	LAS	Guinea Ecuatorial
Ducor World Airlines	Desconocido	DWA	Guinea Ecuatorial
Ecuato Guineana de Aviacion	Desconocido	ECV	Guinea Ecuatorial
Ecuatorial Express Airlines	Desconocido	EEB	Guinea Ecuatorial
Ecuatorial Cargo	Desconocido	EQC	Guinea Ecuatorial
Equatair	Desconocido	EQR	Guinea Ecuatorial
Equatorial Airlines SA	Desconocido	EQT	Guinea Ecuatorial
Euroguineana de Aviacion	Desconocido	EUG	Guinea Ecuatorial
Federal Air GE Airlines	Desconocido	FGE	Guinea Ecuatorial
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	Desconocido	GEA	Guinea Ecuatorial
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	Desconocido	GET	Guinea Ecuatorial
Guinea Cargo	Desconocido	GNC	Guinea Ecuatorial
Jetline Inc.	Desconocido	JLE	Guinea Ecuatorial
Kng Transavia Cargo	Desconocido	VCG	Guinea Ecuatorial
Litoral Airlines, Compania, (Co-lair)	Desconocido	CLO	Guinea Ecuatorial
Lotus International Air	Desconocido	LUS	Guinea Ecuatorial
Nagesa, Compania Aerea	Desconocido	NGS	Guinea Ecuatorial
Presidencia de la Republica de Guinea Ecuatorial	Desconocido	ONM	Guinea Ecuatorial
Prompt Air GE SA	Desconocido	POM	Guinea Ecuatorial
Skimaster Guinea Ecuatorial	Desconocido	KIM	Guinea Ecuatorial
Skymasters	Desconocido	SYM	Guinea Ecuatorial
Southern Gateway	Desconocido	SGE	Guinea Ecuatorial
Space Cargo Inc.	Desconocido	SGO	Guinea Ecuatorial

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Trans Africa Airways G.E.S.A.	Desconocido	TFR	Guinea Ecuatorial
Unifly	Desconocido	UFL	Guinea Ecuatorial
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	Desconocido	UTG	Guinea Ecuatorial
Victoria Air	Desconocido	VIT	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:	—	—	República Kirguisa
Anikay Air	16	AKF	República Kirguisa
Asia Alpha	31	SAL	República Kirguisa
Avia Traffic Company	23	AVJ	República Kirguisa
Bistair-Fez Bishkek	08	BSC	República Kirguisa
Botir Avia	10	BTR	República Kirguisa
British Gulf International Airlines Fez	18	BGK	República Kirguisa
Click Airways	11	CGK	República Kirguisa
Country International Airlines	19	CIK	República Kirguisa
Dames	20	DAM	República Kirguisa
Fab — Air	29	FBA	República Kirguisa
Galaxy Air	12	GAL	República Kirguisa
Golden Rule Airlines	22	GRS	República Kirguisa
Intal Avia	27	INL	República Kirguisa
Itek Air	04	IKA	República Kirguisa
Kyrgyz Airways	06	KGZ	República Kirguisa
Kyrgyz General Aviation	24	KGB	República Kirguisa
Kyrgyz Trans Avia	31	KTC	República Kirguisa
Kyrgyzstan Altyn	03	LYN	República Kirguisa
Kyrgyzstan Airlines	01	KGA	República Kirguisa
Max Avia	33	MAI	República Kirguisa
OHS Avia	09	OSH	República Kirguisa
Reem Air	07	REK	República Kirguisa
Sky Gate International Aviation	14	SGD	República Kirguisa
Sky Way	21	SAB	República Kirguisa
Sun Light	25	SUH	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)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Tenir Airlines	26	TEB	República Kirguisa
Trast Aero	05	TSJ	República Kirguisa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:	—	—	Liberia
Weasua Air Transport Co., Ltd	Desconocido	WTC	Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:	—	—	Sierra Leona
Air Rum Ltd	Desconocido	RUM	Sierra Leona
Bellview Airlines (S/L) Ltd	Desconocido	BVU	Sierra Leona
Destiny Air Services Ltd	Desconocido	DTY	Sierra Leona
Heavylift Cargo	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
Orange Air Sierra Leona Ltd	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
Paramount Airlines Ltd	Desconocido	PRR	Sierra Leona
Seven Four Eight Air Services Ltd	Desconocido	SVT	Sierra Leona
Teebah Airways	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:	—	—	Suazilandia
Aero Africa (Pty) Ltd	Desconocido	RFC	Suazilandia
Jet Africa Suazilandia	Desconocido	OSW	Suazilandia
Royal Swazi National Airways Corporation	Desconocido	RSN	Suazilandia
Scan Air Charter Ltd	Desconocido	Desconocido	Suazilandia
Swazi Express Airways	Desconocido	SWX	Suazilandia
Suazilandia Airlink	Desconocido	SZL	Suazilandia

(¹) Se permite a Hewa Bora Airways utilizar la aeronave concreta mencionada en el anexo B en sus operaciones actuales dentro de la Comunidad Europea.

ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Sudán	Toda la flota salvo: IL-76	Toda la flota salvo: ST-EWX (nº de serie de cons. 1013409282)	Sudán
Hewa Bora Airways (HBA) (1)	416/dac/tc/sec/087/2005	ALX	República Democrática del Congo (RDC)	Toda la flota salvo: L-1011	Toda la flota salvo: 9Q-CHC (nº de serie de cons. 193H-1209)	República Democrática del Congo (RDC)

(1) Hewa Bora Airways sólo tiene permitido el uso de la aeronave concreta mencionada en sus operaciones actuales dentro de la Comunidad Europea.

(*) 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.