

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 1146/2012 DE LA COMISIÓN

de 3 de diciembre de 2012

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión 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⁾, y, en particular, su artículo 4 ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión ⁽³⁾, de 22 de marzo de 2006, estableció la lista de compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión Europea, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005.
- (2) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, algunos Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, «la AESA») comunicaron a la Comisión información que es pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. También algunos terceros países comunicaron información pertinente. Por lo tanto, procede actualizar la lista comunitaria.
- (3) Todas las compañías aéreas afectadas fueron informadas por la Comisión, directamente o, cuando ello no fue posible, a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales por los que podía imponerse una prohibición de explotación dentro de la Unión o modificarse las condiciones de esa prohibición en el caso de las compañías ya incluidas en la lista comunitaria.
- (4) La Comisión brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar la documentación facilitada por los Estados miembros, así como de comunicar por escrito sus observaciones y de prestar declaración en un plazo de diez días hábiles ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea establecido por el Reglamento (CEE) n° 3922/1991 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil ⁽⁴⁾.
- (5) El Comité de Seguridad Aérea ha recibido datos actualizados de la Comisión sobre las consultas conjuntas en curso, iniciadas con arreglo al Reglamento (CE) n° 2111/2005 y su Reglamento de aplicación (CE) n°

473/2006 de la Comisión ⁽⁵⁾, con las autoridades competentes y las compañías aéreas de los Estados siguientes: Argelia, Aruba, Bangladesh, Burkina Faso, Camerún, República Centroafricana, China, Comoras, Cuba, Curaçao, Egipto, Etiopía, Georgia, Guinea-Bissau, Lesotho, Malawi, Malí, Nepal, Pakistán, Federación de Rusia, San Martín, Ucrania, Yemen; Eritrea, Libia; Afganistán, Angola, Benín, Congo, República Democrática del Congo, Yibuti, República Popular Democrática de Corea, Guinea Ecuatorial, Gabón, Ghana, Honduras, Indonesia, Irán, Jordania, Kazajistán, Kirguistán, Liberia, Madagascar, Mauritania, Mozambique, Filipinas, Ruanda, Santo Tomé y Príncipe, Sierra Leona, Sudán, Surinam, Suazilandia, Venezuela y Zambia.

- (6) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las declaraciones de la AESA sobre los resultados del análisis de los informes de las auditorías realizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, la OACI) en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP). Se invita a los Estados miembros a dar prioridad a las inspecciones en pista de las compañías aéreas cuyas licencias hayan sido expedidas por Estados en relación con los cuales la OACI haya determinado la existencia de importantes problemas de seguridad, o en relación con los cuales la AESA haya concluido que sus sistemas de supervisión de la seguridad adolecen de deficiencias significativas. Sin perjuicio de las consultas emprendidas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005, esto permitirá adquirir información adicional sobre el rendimiento en materia de seguridad de las compañías aéreas con licencias de esos Estados.
- (7) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las declaraciones de la AESA sobre los resultados del análisis de las inspecciones en pista realizadas en el marco del programa de evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras (SAFA) de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾.
- (8) El Comité de Seguridad Aérea también ha oído las declaraciones de la AESA sobre los proyectos de asistencia técnica desarrollados en Estados afectados por las medidas adoptadas en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005. Se informó a dicho Comité de las peticiones de más asistencia técnica y cooperación a fin de reforzar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil para resolver los incumplimientos de las normas internacionales aplicables. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral en coordinación con la Comisión y con la AESA.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ DO L 143 de 30.4.2004, p. 76.

⁽³⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

⁽⁴⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

⁽⁵⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 8.

⁽⁶⁾ DO L 296 de 25.10.2012, p. 1.

- (9) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consecuencia.
- (10) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.

Compañías aéreas de la Unión Europea

- (11) De acuerdo con el análisis realizado por la AESA de la información obtenida de los controles en pista SAFA realizados a las aeronaves de algunas compañías aéreas de la Unión o de las inspecciones de normalización realizadas por la AESA, así como de otras inspecciones y auditorías llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, algunos Estados miembros han adoptado determinadas medidas de ejecución. Informaron a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea al respecto: Grecia informó de que se suspendió el certificado de operador aéreo (AOC) de Sky Wings tras suspenderse la aprobación de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad el 7 de octubre de 2012; Luxemburgo indicó que el AOC de Strategic Airlines fue revocado el 8 de octubre de 2012 y que la compañía ha dejado de existir; España informó de que la compañía aérea IMD Airways ha aplicado con éxito medidas correctoras y sigue siendo objeto de la máxima supervisión; y Eslovenia informó de que el AOC de Linxair Business Airlines fue revocado el 2 de octubre de 2012.

Air Algérie

- (12) Vistos los resultados de las inspecciones en pista efectuadas en 2008 y 2009 en las aeronaves de la compañía Air Algérie en el marco del programa SAFA, la Comisión celebró consultas formales con las autoridades competentes de Argelia (DACM) en diciembre de 2009, como figura en el Reglamento (CE) n° 590/2010 de la Comisión ⁽¹⁾ y en el Reglamento (CE) n° 1071/2010 ⁽²⁾. Esas consultas formales dieron lugar a la aplicación de soluciones satisfactorias para remediar a corto plazo las deficiencias de seguridad detectadas, así como al desarrollo de un sólido plan de medidas correctoras y preventivas por DACM y la compañía aérea Air Algérie para alcanzar soluciones sostenibles. Los resultados en materia de seguridad de la compañía aérea Air Algérie se siguieron verificando mediante los resultados del programa SAFA junto con los informes mensuales enviados por DACM a la Comisión sobre los resultados de sus actividades de supervisión de la compañía aérea, así como sobre los progresos realizados en la aplicación del plan de medidas correctoras y preventivas mencionado.
- (13) Habida cuenta de la evolución favorable observada en los resultados de las inspecciones del programa SAFA desde noviembre de 2010, la ausencia de deficiencias graves en materia de seguridad y la aplicación de las medidas correctoras y preventivas de conformidad con la planificación, la Comisión decidió en julio de 2012 archivar las consultas formales con DACM en virtud del Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Comlux Aruba N.V.

- (14) En febrero de 2012 la autoridad competente de Aruba se comprometió a introducir modificaciones en el sistema jurídico nacional y a tomar medidas administrativas respecto de Comlux Aruba para garantizar que el 1 de agosto de 2012 a más tardar el control operativo de esa compañía fuera ejercido en Aruba.
- (15) Para obtener información actualizada al respecto, la Comisión, la AESA y algunos miembros del Comité de Seguridad Aérea mantuvieron consultas el 15 de octubre de 2012, en Bruselas, con la autoridad competente de Aruba. Dichas autoridades indicaron y demostraron que la legislación sobre las operaciones de vuelo se había modificado para reforzar los requisitos respecto del establecimiento del centro de actividad principal en Aruba. Esas autoridades confirmaron asimismo que el control operativo de Comlux Aruba N.V. se había establecido en Aruba, a satisfacción suya. Los cambios en la organización y en las responsabilidades de esa compañía han sido aplicados a este respecto. Además, el AOC se limita a una aeronave de tipo B767 y solo se renovará sobre una base anual, siempre que sean satisfactorios los resultados de la supervisión continua para garantizar la eficacia de los cambios organizativos.
- (16) La Comisión tomó nota de los avances registrados por las autoridades competentes de Aruba y las alienta a proseguir sus esfuerzos para reforzar un sistema de supervisión de la aviación civil que cumpla las normas de seguridad internacionales.

Compañías aéreas de la República del Congo

- (17) Todas las compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo figuran en el anexo A desde noviembre de 2009. La Comisión y la AESA celebraron una reunión de consulta con las autoridades competentes de la República del Congo (ANAC) el 12 de octubre de 2012, en la que ANAC expuso los avances registrados hasta la fecha a fin de reducir los problemas de seguridad detectados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con motivo de la auditoría realizada en 2008 en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).
- (18) La ANAC facilitó pruebas a la Comisión sobre la expiración del AOC de la compañía aérea Société Nouvelle Air Congo y confirmó que la compañía ha cesado su actividad. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, debe ser retirada del anexo A.
- (19) La ANAC facilitó a la Comisión información que indicaba que se había expedido un AOC a las compañías siguientes: Canadian Airways' Congo, Émeraude, Equajet y Mistral Aviation. No obstante, la ANAC no acreditó la garantía de la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas de conformidad con las normas de seguridad internacionales, por lo que, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esas compañías deben figurar en el anexo A.

⁽¹⁾ DO L 170 de 6.7.2010, p. 9.

⁽²⁾ DO L 306 de 23.11.2010, p. 44.

(20) La Comisión tomó nota de los avances registrados por las autoridades competentes de la República del Congo y las alienta a proseguir sus esfuerzos para establecer un sistema de supervisión de la aviación civil que cumpla las normas de seguridad internacionales.

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

(21) Las compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo figuran en el anexo A desde marzo de 2006 ⁽¹⁾. Las autoridades competentes de la República Democrática del Congo tomaron la iniciativa de restablecer la consulta activa con la Comisión y la AESA, indicando su firme intención de llevar a cabo un análisis en profundidad y una revisión completa del sector de la aviación, así como de la autoridad nacional de supervisión reglamentaria.

(22) Las autoridades competentes de la República Democrática del Congo informaron de que se había concedido un AOC a las compañías siguientes: Air Fast Congo, Fly Congo, Katanga Express, Katanga Wings, Mango Airlines y Will Airlift. No obstante, la ANAC no acreditó la garantía de la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas de conformidad con las normas de seguridad internacionales, por lo que, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esas compañías deben figurar en el anexo A.

(23) Las autoridades competentes de la República Democrática del Congo no aportaron pruebas de que las demás compañías aéreas mencionadas en el anexo A hubieran cesado su actividad. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esas compañías aéreas deben seguir figurando en el anexo A.

(24) La Comisión tomó nota de los avances registrados por las autoridades competentes de la República Democrática del Congo y las alienta a proseguir sus esfuerzos para establecer un sistema de supervisión de la aviación civil que cumpla las normas de seguridad internacionales, manteniendo el compromiso de seguir desarrollando el diálogo constructivo reanudado en fecha reciente.

Compañías aéreas de Curaçao y San Martín

(25) La OACI realizó una auditoría de las Antillas Neerlandesas ⁽²⁾ en 2008 y puso de manifiesto varias deficiencias

en todos los elementos críticos del sistema de supervisión de la seguridad. En particular, las autoridades competentes de las Antillas Neerlandesas no disponían de suficiente personal técnico en materia de licencias al personal, operaciones de las aeronaves, servicios de navegación aérea y aeródromos para llevar a cabo sus funciones de supervisión de la seguridad.

(26) Además, tras una evaluación por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos en el marco del programa IASA en septiembre de 2011, Curaçao y San Martín bajaron de la categoría 1 a la categoría 2 por considerar la FAA que no cumplían de modo suficiente las normas de seguridad internacionales.

(27) Por último, las inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽³⁾ entre mayo de 2011 y de mayo de 2012 pusieron de manifiesto una media de más de una deficiencia importante por inspección.

(28) En consecuencia, la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Curaçao y San Martín y les escribió en julio de 2012 para solicitar información detallada sobre las medidas correctoras adoptadas o previstas. Esas consultas siguen su curso.

(29) Las autoridades competentes tanto de Curaçao como de San Martín respondieron a la Comisión y detallaron las medidas correctoras en curso y previstas para responder a las deficiencias detectadas en las auditorías de la OACI y la FAA.

(30) Los Países Bajos comunicaron al Comité de Seguridad Aérea que estaban prestando asistencia técnica a Curaçao y San Martín para ayudarlos en sus esfuerzos por establecer un sistema de supervisión de la seguridad que cumpla las normas de la OACI.

(31) La Comisión toma nota de las acciones adoptadas por las autoridades competentes de Curaçao y San Martín y las alienta a proseguir con determinación sus esfuerzos para subsanar las deficiencias de su sistema de supervisión de la seguridad aérea; de lo contrario, la Comisión se verá obligada a adoptar medidas conforme al Reglamento (CE) n° 2111/2005. Los Estados miembros seguirán de cerca, mediante inspecciones en pista prioritarias en el marco del programa SAFA, la eficacia de las medidas correctoras.

⁽¹⁾ Considerandos 60 a 64 del Reglamento (CE) n° 474/2006, de 22 de marzo de 2006 (DO L 84 de 23.3.2006, p. 18).

⁽²⁾ En octubre de 2010 se disolvieron las Antillas Neerlandesas (que forman parte del Reino de los Países Bajos) y se crearon dos nuevos países: Curaçao y San Martín. El Reino de los Países Bajos consta en la actualidad de cuatro países: los Países Bajos (en Europa), Aruba, Curaçao y San Martín. Curaçao y San Martín son los sucesores legales de las Antillas Neerlandesas y, por lo tanto, comparten el mismo registro de aeronaves (PJ). Desde octubre de 2010 ambos países deben organizar su sistema de supervisión de la seguridad aérea por sí mismos y cada país ha creado sus propias autoridades competentes. Debido a las interdependencias entre los dos países, los casos se examinan en paralelo.

⁽³⁾ CAA-NL-2012-30, CAA-NL-2012-154, CAA-NL-2012-155, CAA-NL-2012-156, CAA-NL-2012-161, CAA-NL-2012-162; DGAC/F-2011-1628, DGAC/F-2011-1640, DGAC/F-2011-2007, DGAC/F-2011-2329, DGAC/F-2012-230, DGAC/F-2012-231, DGAC/F-2012-603, DGAC/F-2012-693.

Compañías aéreas de Guinea Ecuatorial

- (32) Todas las compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial son objeto de una prohibición de explotación en la UE y figuran en el anexo A desde marzo de 2006. Las autoridades competentes de Guinea Ecuatorial (DGAC) informaron a la Comisión de que se había concedido un AOC a la compañía aérea Tango Airways. Como no hay pruebas de cambio alguno en la capacidad de la DGAC para garantizar la supervisión de las compañías aéreas certificadas en ese Estado con arreglo a las normas de seguridad aplicables, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que esa compañía aérea también debe añadirse al anexo A.

Compañías aéreas de Eritrea

- (33) Como consecuencia de las deficiencias detectadas durante la auditoría realizada por la OACI en Eritrea en noviembre de 2010, la OACI notificó a todos los Estados Contratantes del Convenio de Chicago tres problemas de seguridad importantes en materia de operaciones, aeronavegabilidad y servicios de navegación aérea. Además, la OACI indicó en su informe final de auditoría que la falta de aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales correspondía a un 79,9 %.
- (34) Teniendo en cuenta estos resultados, la Comisión entabló consultas formales con las autoridades competentes de Eritrea (ER-CAA) para solicitar información sobre las acciones adoptadas por ER-CAA a fin de subsanar las deficiencias de seguridad detectadas por la auditoría de la OACI.
- (35) ER-CAA informó por escrito a la Comisión de que, si bien ya se habían resuelto dos problemas de seguridad importantes relacionados con la aeronavegabilidad y los servicios de navegación aérea, el tercer problema de seguridad importante, relacionado con el proceso de certificación para la emisión de un certificado de operador aéreo, seguía pendiente de resolución y requeriría una misión de validación de la OACI para resolverlo. Sin embargo, las observaciones de ER-CAA no contenían información alguna sobre las medidas correctoras aplicadas para subsanar el problema de seguridad importante ni sobre la supervisión de las compañías aéreas de Eritrea, autorizadas ambas por Eritrea para operar en la UE.
- (36) La Comisión invitó en repetidas ocasiones a ER-CAA a reuniones de consulta para solicitar más aclaraciones sobre la supervisión de los titulares de AOC de Eritrea. Sin embargo, ER-CAA declinó asistir a esas reuniones.
- (37) Se invitó a ER-CAA al Comité de Seguridad Aérea, donde declaró el 21 de noviembre de 2012. ER-CAA informó de que su plan de medidas correctoras había sido aceptado por la OACI y, tras haber modificado su legislación primaria de aviación y haber promulgado una serie de reglamentos de aviación civil, consideraron, por su parte, que el problema de seguridad importante había sido resuelto. No quedó claro si Eritrea había solicitado una

misión de validación de la OACI, pese a recibir apoyo del equipo de seguridad de la oficina regional de la OACI. No obstante, en opinión del Comité de Seguridad Aérea, no consiguieron demostrar de forma adecuada la adopción de una acción global para resolver todos los aspectos de ese problema de seguridad importante. También fueron incapaces de aclarar el régimen de supervisión asociado a las aeronaves que figuran en los certificados de operador aéreo expedidos por Eritrea, que incluyen aeronaves arrendadas con tripulación de compañías aéreas extranjeras, con la consecuencia de que esas aeronaves figuran en varios AOC, lo cual constituye un incumplimiento de las normas de seguridad internacionales.

- (38) Todas las compañías aéreas titulares de una licencia expedida en Eritrea fueron invitadas al Comité de Seguridad Aérea, pero solo una de ellas, Eritrean Airlines, hizo declaraciones ante dicho Comité el 21 de noviembre de 2012. Esa compañía aérea confirma que explota dos aeronaves de tipo A320 con destino a Roma en virtud de un acuerdo de arrendamiento con tripulación, sin aclarar a satisfacción del Comité de Seguridad Aérea la supervisión y el control de sus operaciones.
- (39) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea reconocen los esfuerzos realizados para subsanar las deficiencias de seguridad en el sistema de aviación civil de Eritrea. Sin embargo, sobre la base de los criterios comunes y en espera de la aplicación efectiva de las medidas correctoras oportunas para poner fin a las deficiencias detectadas por la OACI y, en especial, el grave problema de seguridad pendiente, se considera que las autoridades competentes de Eritrea no son capaces, de momento, de aplicar y ejecutar las normas de seguridad pertinentes en todas las compañías aéreas sujetas a su control normativo. En consecuencia, procede prohibir la explotación de todas las compañías aéreas certificadas en Eritrea, incluyéndolas en el anexo A.
- (40) Una vez que el importante problema de seguridad pendiente esté archivado a satisfacción de la OACI, y que se haya dado respuesta de forma satisfactoria a las principales deficiencias detectadas en la auditoría de la OACI, la Comisión está dispuesta a organizar, con la asistencia de la AESA y el apoyo de los Estados miembros, una evaluación *in situ* para comprobar los avances registrados y preparar una revisión del caso ante el Comité de Seguridad Aérea.

Rollins Air de Honduras

- (41) Las autoridades competentes de Honduras solicitaron en junio de 2012 la retirada de Rollins Air de la lista de seguridad, habida cuenta de la suspensión de su AOC. Demostraron el 21 de noviembre de 2012 que el AOC de Rollins Air, suspendido por seis meses, había expirado y fue anulado a continuación el 24 de septiembre de 2012. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, Rollins Air debe ser retirada del anexo A.

Compañías aéreas de Indonesia

- (42) Prosiguen las consultas con las autoridades competentes de Indonesia (DGCA) con vistas a hacer un seguimiento de los avances registrados por la DGCA para garantizar la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Indonesia de conformidad con las normas de seguridad internacionales.
- (43) El 18 de octubre de 2012 se celebró una videoconferencia entre la Comisión, la AESA y la DGCA en la que esta última presentó datos actualizados sobre algunas compañías aéreas bajo su supervisión. Informaron de que cinco nuevas compañías aéreas habían sido certificadas, a saber, Jayawijaya Dirantara el 16 de abril de 2012, Pacific Royale Airways el 29 de mayo de 2012, Citilink Indonesia el 22 de junio de 2012, Angkasa Super Services el 7 de junio de 2012 y Air Born Indonesia el 6 de marzo de 2012. No obstante, la DGCA no acreditó la garantía de la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas de conformidad con las normas de seguridad internacionales, por lo que, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esas compañías deben figurar en el anexo A.
- (44) Además, la DGCA informó de que PT Sampoerna Air Nasantara había cambiado su nombre por el de PT Pegasus Air Services, y PT Nyaman Air, por el de PT Heavy Lift, por lo que sus nombres deben modificarse en el anexo A.
- (45) La DGCA también comunicó y confirmó que el AOC de Dirgantara Air Service había sido revocado el 25 de mayo de 2012. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esta compañía aérea debe retirarse del anexo A.
- (46) La DGCA también informó de los resultados de una visita de evaluación de la FAA a Indonesia, realizada en septiembre de 2012. La FAA observó mejoras en el sistema de supervisión de la seguridad aérea en los últimos años, pero formuló una serie de observaciones y de recomendaciones sobre la formación de inspectores, la vigilancia de las actividades de aeronaves extranjeras, la política y los procedimientos de ejecución, especialmente en materia de multas, y la necesidad de mejorar algunas instalaciones locales. La DGCA aceptó facilitar una copia del informe oficial de la visita de evaluación en cuanto dispusiera de él.
- (47) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea tomaron nota de los firmes avances registrados por las autoridades competentes de Indonesia y siguen animándolos a proseguir sus esfuerzos para ultimar el establecimiento de un sistema de aviación que cumpla plenamente las normas de la OACI.

Compañías aéreas de Kazajistán

- (48) Se mantuvieron de forma activa las consultas con las autoridades competentes de Kazajistán. Las autoridades

competentes de Kazajistán presentaron varias observaciones y, sobre esa base, la Comisión, asistida por la AESA, celebró una reunión de consulta el 17 de octubre de 2012. Las autoridades competentes de Kazajistán también fueron oídas por el Comité de Seguridad Aérea el 21 de noviembre de 2012 e hicieron declaraciones al respecto.

- (49) Las autoridades competentes de Kazajistán comunicaron que estaban avanzando en una reforma ambiciosa del sector de la aviación emprendida en 2009 y destinada a mejorar la seguridad aérea. A raíz de la adopción de un nuevo código de aviación civil en julio de 2010 y de más de cien normas aéreas específicas, las autoridades competentes están avanzando en su aplicación. También registran avances en el desarrollo de sus capacidades, con la creación de un centro de evaluación de la seguridad aérea y la contratación de nuevos inspectores cualificados, que continuará en los próximos meses. También están avanzando en la nueva certificación de las aeronaves y de los operadores.
- (50) Las autoridades competentes de Kazajistán informaron de que seguían tomando medidas de ejecución. Por orden del Ministro de Transportes y Comunicaciones, de 3 de julio de 2011, sobre el establecimiento de normas para las operaciones de vuelo en la aviación civil de la República de Kazajistán, a partir del 1 de noviembre de 2012, las aeronaves de construcción soviética que no cumplan las normas de seguridad de la OACI ya no podrán ser explotadas en el espacio aéreo kazajo; así pues, las autoridades competentes de Kazajistán prohibieron la explotación de siete aeronaves de tipo Yak-40, dos aeronaves de tipo Antonov 12, cinco aeronaves de tipo Antonov 24 y una aeronave de tipo TU-134 ⁽¹⁾.
- (51) Las autoridades competentes de Kazajistán informaron asimismo a la Comisión de que cinco compañías aéreas habían cesado su actividad, demostrando que sus AOC habían expirado y no se habían renovado; se trata de las compañías Asia Wings, Minas, Skybus, Skyjet y Saykhat Airlines. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, esas compañías aéreas deben ser retiradas del anexo A.
- (52) Las autoridades competentes de Kazajistán comunicaron además a la Comisión que cuatro compañías aéreas que anteriormente participaban en el transporte aéreo comercial habían cesado su actividad, reducido su flota y recibido una nueva certificación para trabajos aéreos; se trata de Aero Aircompany, AK Suncare Aircompany, Kazair West y Ust-Kamenogorsk (Air Division of EKA). Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, esas compañías aéreas deben ser retiradas del anexo A.
- (53) Las autoridades competentes de Kazajistán informaron de que por orden del Primer Ministro no pueden concederse nuevos AOC hasta que las autoridades competentes estén en condiciones de ejercer plenamente sus responsabilidades ante la OACI.

⁽¹⁾ 7 aeronaves de tipo Yak-40; 2 aeronaves de tipo Antonov 12; 5 aeronaves de tipo Antonov 24; 1 aeronave de tipo Tu-134.

- (54) Air Astana fue oída por el Comité de Seguridad Aérea el 21 de noviembre de 2012, con vistas a proporcionar datos actualizados sobre su flota, que está en fase de renovación, y presentaron observaciones a este respecto. Indicaron que varias aeronaves se habían eliminado progresivamente y que se estaban introduciendo nuevas aeronaves de tipo B767, B757 y Serie A320, así como flotas de Fokker 50, que ya figuran en el anexo B. Air Astana declaró y demostró que el nivel de seguridad de su flota ha mejorado. Las autoridades competentes de Kazajistán declararon que las operaciones de las aeronaves que figuran actualmente en el AOC están sujetas a una supervisión continua. Las autoridades competentes de Aruba demostraron asimismo que la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en Aruba que figuran actualmente en el AOC de Air Astana está sujeta a supervisión continua, de conformidad con las normas de seguridad internacionales, y que cumplen las normas de aeronavegabilidad. Además, los Estados miembros y la AESA confirmaron que no se detectaron problemas específicos de las inspecciones en pista realizadas en los aeropuertos europeos en el marco del programa SAFA. Así pues, de acuerdo con los criterios comunes, el anexo B debe modificarse para permitir, con el nivel actual de operaciones, la explotación de aeronaves de tipo B767, B757, Serie A320 y Fokker 50, que figuran o figurarán en el AOC de Air Astana, siempre que dichas aeronaves estén registradas en Aruba y que el AOC y todos los cambios correspondientes se presenten a su debido tiempo a la Comisión y a Eurocontrol.
- (55) Los Estados miembros comprobarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de Air Astana, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012. Si los resultados de esos controles, o cualquier otra información sobre seguridad pertinente, indican que no se cumplen las normas internacionales de seguridad, la Comisión se verá obligada a actuar en el marco del Reglamento (CE) n° 2111/2005.
- (56) La Comisión sigue apoyando la reforma ambiciosa del sistema de aviación civil emprendida por las autoridades de Kazajistán y las invita a proseguir con determinación sus esfuerzos hacia el establecimiento de un sistema de supervisión de la aviación civil que cumpla las normas de seguridad internacionales. A tal fin, se alienta a dichas autoridades a proseguir la aplicación del plan de medidas correctoras acordado con la OACI, dando prioridad a los dos problemas de seguridad importantes que siguen pendientes y a la nueva certificación de todos los operadores que estén bajo su responsabilidad. Una vez que esos problemas de seguridad importantes estén archivados a satisfacción de la OACI, la Comisión está dispuesta a organizar, con la asistencia de la AESA y el apoyo de los Estados miembros, una evaluación *in situ* para comprobar los avances registrados y preparar una revisión del caso ante el Comité de Seguridad Aérea.
- (57) Las compañías aéreas establecidas en la República Kirguisa han sido objeto de una prohibición de explotación desde 2006. La Comisión, asistida por la AESA, celebró una reunión de consulta el 5 de octubre de 2012 con las autoridades competentes kirguisas, en la que estas indicaron que Kirguistán ha adoptado un nuevo marco legal y que la salida de la lista de seguridad constituye una prioridad para el Gobierno.
- (58) Las autoridades competentes de Kirguistán indicaron que las compañías aéreas siguientes habían cambiado sus nombres: Eastok Avia pasa a denominarse Air Bishkek y Dames se denomina en adelante State Aviation Enterprise under the Ministry of Emergency Situations (SAE-MES). Así pues, procede modificar el anexo A en consecuencia.
- (59) Las autoridades competentes de Kirguistán informaron de que se ha concedido un AOC a las compañías aéreas siguientes: Manas Airways, Supreme Aviation y Sky KG Airlines. Ahora bien, no demostraron que se hubiera garantizado la supervisión de la seguridad de esas compañías aéreas, en cumplimiento de las normas de seguridad internacionales. Por lo tanto, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas deben ser incluidas en el anexo A.
- (60) Las autoridades competentes de Kirguistán demostraron a la Comisión la retirada de los AOC siguientes: Trast Aero, Asian Air y Kyrgyzstan Airlines. Además, informaron de que los AOC de Aerostan e Itek Air habían expirado y no habían sido renovados. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, esas compañías aéreas deben ser retiradas del anexo A.
- (61) Previo acuerdo con las autoridades competentes de Kirguistán, la Comisión sigue comprometida a organizar, con la asistencia de la AESA y el apoyo de los Estados miembros, una misión de evaluación de la seguridad en la República Kirguisa para comprobar *in situ* la aplicación de las nuevas normas y la supervisión satisfactoria de algunas compañías aéreas certificadas en Kirguistán.

Compañías aéreas de Libia

- (62) Prosiguen las consultas con las autoridades competentes de Libia (LCAA) para confirmar que Libia está progresando en su labor de reformar el sistema de seguridad de la aviación civil y garantizar, en particular, la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Libia en cumplimiento de las normas de seguridad internacionales.
- (63) La LCAA y los representantes de Afriqiyah, Libyan Airlines y Buraq Air se reunieron con la Comisión, la AESA, y algunos miembros del Comité de Seguridad Aérea el 15 de octubre de 2012 para informar de los avances registrados. La LCAA indicó haber adoptado medidas reglamentarias, revocando los AOC ⁽¹⁾ de dieciséis de

Compañías aéreas de Kirguistán

- (57) Las compañías aéreas establecidas en la República Kirguisa han sido objeto de una prohibición de explotación desde 2006. La Comisión, asistida por la AESA, celebró

⁽¹⁾ International Company, Tobruk Air Transport, Awsaj Aviation Service, Kalat Aleker Air Company, Alajniha Air Transport, Nayzak Air Transport, Qurina Air Services, Libyan Air Cargo, Air One Nine, Gulf Pearl Airlines, Horizon Airline, North African Air Transport, Madina Air, Assanad Aviation, Benina Air y Awas Aviation.

las veintiséis compañías aéreas libias. Indicaron asimismo haber recurrido a asesores, a corto plazo, y a la asistencia de la OACI, a largo plazo, para prestar apoyo técnico, y estar contratando una serie de nuevos pilotos e ingenieros para ejercer las funciones de personal de control.

- (64) Además, la LCAA comunicó estar poniendo en marcha un proceso de nueva certificación que consta de cinco fases para todas las compañías aéreas libias, empezando con Libyan Airlines y Afriqiyah, e indicó que informaría sobre los avances correspondientes y proporcionaría los informes de auditoría cuando estuvieran disponibles. Al mismo tiempo, indicaron su intención de desarrollar y aplicar un sistema de supervisión anual para garantizar el cumplimiento permanente de las normas de la OACI por parte de sus compañías aéreas.
- (65) El Comité de Seguridad Aérea oyó las declaraciones de la LCAA, Libyan Airlines y Afriqiyah el 21 de noviembre de 2012. La LCAA indicó claramente que no se tolerarían en Libia las operaciones poco seguras. Confirmó la información facilitada en la reunión del 16 de octubre y, en particular, lo siguiente: el informe de investigación del accidente del A330 de Afriqiyah se publicará antes de febrero de 2013; se prevé que el proceso de nueva certificación concluya antes de diciembre de 2012 para Libyan Airlines y Afriqiyah y antes de diciembre de 2013 para el resto de las compañías aéreas. Asimismo, informó de que seguirían adoptando medidas de ejecución, en caso necesario, para contener los riesgos de seguridad, como hicieron en el caso de inmovilización temporal de un A320.
- (66) Libyan Airlines informó de la mejora tanto de sus procedimientos de gestión de la seguridad como de la formación de su tripulación.
- (67) Afriqiyah informó al Comité de Seguridad Aérea de su sistema de aseguramiento de la calidad y de su recurso a organizaciones de formación externas. La compañía aérea también declaró que, como consecuencia del accidente del A330, se habían modificado los horarios de los vuelos para reducir el riesgo de cansancio del piloto, que estaba llevando a cabo un programa de formación de pilotos sobre procedimientos de aproximación frustrada y que estaba recibiendo asesoramiento externo para asistirle en el desarrollo de los programas de seguridad. La compañía aérea también expresó el deseo de operar en España, Francia, el Reino Unido, Italia, Alemania y Austria, una vez que la LCAA suprimiese sus restricciones actuales.
- (68) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea recibieron con satisfacción el plan sólido de la LCAA para subsanar las deficiencias de seguridad de su sistema de aviación, los plazos realistas para aplicar las medidas y los avances registrados hasta la fecha. Observaron que la LCAA mantendría las restricciones actuales a que están sujetas las compañías aéreas libias para las operaciones con destino a la UE, Noruega, Suiza e Islandia hasta la conclusión del proceso completo de nueva certificación en cinco fases y

la resolución de las deficiencias importantes; a continuación, previo acuerdo de la Comisión, podrá permitirse a cada compañía aérea reanudar los vuelos comerciales con destino a la UE, Noruega, Suiza e Islandia.

- (69) Además, para cada compañía aérea certificada de nuevo, la LCAA se comprometió a presentar a la Comisión información detallada sobre ese proceso de nueva certificación y a reunirse con la Comisión y los Estados miembros para debatir en detalle las auditorías pertinentes, las deficiencias, las medidas correctoras adoptadas y las acciones resolutorias, junto con los detalles de los planes de supervisión continua, antes de acordar una reducción de las restricciones. Si esa información no consigue demostrar, a satisfacción de la Comisión y de los Estados miembros, que se ha aplicado con eficacia el proceso de nueva certificación y establecido una supervisión continua sostenible de conformidad con las normas de la OACI, la Comisión se vería obligada a tomar medidas para impedir que las compañías aéreas operen en el espacio aéreo de la UE, Noruega, Suiza e Islandia. Si se requieren aclaraciones complementarias, la Comisión puede decidir realizar una visita *in situ* antes de reducir las restricciones.
- (70) Para las compañías aéreas autorizadas posteriormente a operar en la UE, los Estados miembros comprobarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de dicha compañía, en virtud del Reglamento (UE) n° 965/2012. Si los resultados de esos controles, o cualquier otra información sobre seguridad pertinente, indican que no se cumplen las normas internacionales de seguridad, la Comisión se verá obligada a actuar en el marco del Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de la República Islámica de Mauritania

- (71) Las compañías aéreas certificadas en Mauritania figuran en el anexo A desde noviembre de 2010 ⁽¹⁾. Las autoridades competentes de Mauritania (ANAC) han mantenido desde entonces consultas con la Comisión para aportar datos actualizados sobre los avances registrados en la reforma de la normativa sobre aviación civil y efectuado numerosas declaraciones al respecto. Se celebraron dos reuniones con la ANAC y Mauritania Airlines, el 24 de septiembre y el 10 de octubre de 2012. La ANAC y Mauritania Airlines International también fueron oídas por el Comité de Seguridad Aérea el 21 de noviembre de 2012.
- (72) La ANAC informó de las acciones decisivas adoptadas para reformar el sistema de supervisión de la seguridad y de los resultados que ya se han obtenido: en particular, el establecimiento de un nuevo código aéreo civil, la modificación de la legislación aérea para ajustarla a los anexos del Convenio de Chicago, los cambios en la gestión de la ANAC, su estructura y su personal, y el

⁽¹⁾ Considerandos 43 a 51 del Reglamento (UE) n° 1071/2010, de 22 de noviembre de 2010 (DO L 306 de 23.11.2010, p. 49).

establecimiento de un conjunto completo de procedimientos de certificación y supervisión continua de las compañías aéreas.

- (73) La ANAC informó de que había tomado medidas de ejecución eficaces. La ANAC confirmó, en particular, que el AOC de Mauritania Airways había expirado el 15 de diciembre de 2010 y no se había renovado debido al cese de actividad de la compañía. La ANAC indicó asimismo que los certificados y las excepciones de la compañía aérea Class Aviation se habían revocado en enero de 2011.
- (74) La OACI llevó a cabo dos misiones de validación coordinada (ICVM) en Mauritania, en abril y septiembre de 2012, para validar los avances registrados por el Estado. Los informes finales de esas misiones confirman que se han registrado avances importantes, con una mejora del 47 % en el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales. La OACI confirmó a la Comisión, el 1 de octubre de 2012, los avances excepcionales registrados por la ANAC. Sin embargo, esas misiones destacaron asimismo la necesidad de seguir aplicando con eficacia todas las medidas correctoras, especialmente en cuanto a las obligaciones de supervisión y la resolución de problemas de seguridad detectados; en efecto, la OACI indicó que la falta de aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales alcanzaba un 51 % y un 58 %, respectivamente. La ANAC indicó que se proponía proseguir sus acciones con determinación para mejorar el cumplimiento de las normas de la OACI.
- (75) En sus consultas con la ANAC, la Comisión evaluó específicamente la solidez de la supervisión de la seguridad de Mauritania Airlines International. Se detectaron deficiencias en la certificación inicial de Mauritania Airlines International, ya que su AOC fue expedido el 8 de mayo de 2011 sin que se demostrara que se hubieran subsanado realmente, antes de expedirse el AOC, el incumplimiento detectado durante la certificación inicial de la compañía aérea, en particular las autorizaciones RVSM (separación vertical mínima reducida), la falta de control de los datos de vuelo y la falta de personal en tierra. Sin embargo, la ANAC y Mauritania Airlines International indicaron y demostraron que todas las deficiencias se habían subsanado el 25 de octubre de 2012. La ANAC también declaró y demostró que la compañía aérea está ahora sujeta a una supervisión continua adecuada, de conformidad con las normas de seguridad internacionales.
- (76) El Comité de Seguridad Aérea acoge con satisfacción los avances importantes registrados por las autoridades competentes de Mauritania en la rectificación de las deficiencias detectadas por la OACI y la resolución de las deficiencias detectadas en la certificación inicial de Mauritania Airlines International. Habida cuenta de la ejecución efectiva de las acciones decididas y ejecutadas por la ANAC con respecto a las demás compañías aéreas que han cesado su actividad, y sobre la base de los criterios comunes, se establece que todas las compañías aéreas certificadas en Mauritania deben ser retiradas del anexo A.

- (77) La ANAC declaró y confirmó por escrito que Mauritania Airlines International no tenía previsto reanudar los vuelos con destino a la UE a corto plazo, excepto a las Palmas de Gran Canaria (España), y no antes de febrero de 2013.
- (78) Las autoridades competentes de España indicaron que habían ofrecido asistencia técnica a la ANAC y confirmaron que estaban satisfechos con la reanudación de los vuelos a las Palmas de Gran Canaria.
- (79) Los Estados miembros comprobarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de compañías aéreas con licencia de Mauritania, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012.
- (80) La Comisión tiene previsto llevar a cabo, con la ayuda de la AESA y el apoyo de los Estados miembros, una visita *in situ* de evaluación de la seguridad para confirmar la aplicación satisfactoria de las medidas adoptadas por la ANAC.
- (81) Si los resultados de los controles en pista, o cualquier otra información sobre seguridad pertinente, indican que no se cumplen las normas internacionales de seguridad, la Comisión se verá obligada a tomar medidas en el marco del Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Filipinas

- (82) Las compañías aéreas certificadas en Filipinas están enumeradas en el anexo A desde el 31 de marzo de 2010 ⁽¹⁾. Han proseguido desde esa fecha las consultas con las autoridades competentes de Filipinas (CAAP) a fin de obtener información actualizada sobre los avances registrados en la reforma de la normativa sobre aviación civil. Se presentaron varias observaciones y se celebró una videoconferencia el 18 de noviembre de 2012 entre la Comisión, asistida por la AESA, y la CAAP.
- (83) La CAAP indicó que la OACI había llevado a cabo una misión de validación coordinada (ICVM) *in situ* en octubre de 2012 y presentó un dictamen sobre sus resultados preliminares, que revelan una mejora del 7 % de la conformidad global con las normas de la OACI. Sin embargo, el problema de seguridad importante notificado por la OACI a todas las Partes Contratantes en el Convenio de Chicago sobre la supervisión de la seguridad de los operadores aéreos sigue abierto y la OACI ha planteado más problemas de seguridad en relación con el registro de aeronaves.
- (84) La CAAP confirmó que AviaTour FlyIn se había visto involucrada en un segundo accidente mortal el 18 de agosto de 2012, que viene a sumarse al accidente mortal que se produjo en marzo de 2012 ⁽²⁾. La CAAP no

⁽¹⁾ Considerandos 74 a 87 del Reglamento (UE) n° 273/2010, de 30 de marzo de 2010 (DO L 84 de 31.3.2010, p. 32).

⁽²⁾ Considerando 43 del Reglamento (UE) n° 295/2012, de 3 de abril de 2012, DO L 98 de 4.4.2012, p. 17.

respondió adecuadamente a las solicitudes de información de la Comisión y, en particular, no facilitó información sobre la validez del AOC de esa compañía aérea que, según observaciones anteriores, debía expirar el 14 de agosto de 2012, ni sobre los resultados de las investigaciones en curso en relación con ambos accidentes.

- (85) La Comisión fue informada de que las compañías aéreas South West Air Corporation, Airgurus y Skyjet iban a iniciar el transporte aéreo comercial, pero la CAAP no respondió adecuadamente a sus solicitudes de información y, en particular, no proporcionó los AOC de esas compañías, junto con las especificaciones completas de operaciones. La CAAP tampoco pudo demostrar que la certificación y la supervisión continua de la seguridad de esas compañías cumplen plenamente las normas internacionales de seguridad aplicables. Por lo tanto, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas también deben ser incluidas en el anexo A.
- (86) La Comisión sigue apoyando la reforma del sistema de aviación civil emprendida por las autoridades competentes de Filipinas y las invita a proseguir con determinación sus esfuerzos hacia el establecimiento de un sistema de supervisión de la aviación civil que cumpla las normas de seguridad internacionales. A tal fin, se alienta a dichas autoridades a proseguir la aplicación del plan de medidas correctoras acordado con la FAA y la OACI, dando prioridad a los problemas de seguridad importantes, al nuevo proceso de certificación de todos los operadores bajo su responsabilidad y a las medidas de ejecución efectivas en caso de problemas de seguridad o de infracción de la legislación aplicable. Una vez que la FAA haya modificado su evaluación sobre el cumplimiento por Filipinas de las normas de seguridad internacionales y que todos los problemas de seguridad importantes estén archivados a satisfacción de la OACI, la Comisión está dispuesta a organizar, con la asistencia de la AESA y el apoyo de los Estados miembros, una evaluación *in situ* para comprobar los avances registrados y preparar una revisión del caso ante el Comité de Seguridad Aérea.

Jordan Aviation

- (87) La Comisión, asistida por la AESA, realizó una visita de evaluación de la seguridad en el Reino Hachemí de Jordania entre el 30 de septiembre y el 4 de octubre de 2012, a fin de comprobar si se aplicaban de forma satisfactoria las medidas adoptadas por las autoridades competentes de la aviación civil (Comisión de Regulación de la Aviación Civil-CARC) y la compañía aérea Jordan Aviation (PSC) para subsanar los problemas de seguridad que se describen en el Reglamento (CE) n° 1197/2011.
- (88) Durante la visita, la CARC facilitó al equipo de evaluación pruebas de la eficacia de su plan de medidas correctoras y preventivas, desarrollado y aplicado tras la imposición de las restricciones de explotación de la UE a la compañía aérea Jordan Aviation. También demostró que se hallaba en condiciones de cumplir sus obligaciones con arreglo a las normas de la OACI para la supervisión de los operadores a los que había expedido un

AOC. El equipo de evaluación indicó el compromiso fiable de la CARC para aplicar su plan de medidas correctoras y preventivas, las mejoras significativas logradas y su planteamiento abierto, cooperativo y constructivo a la hora de abordar las deficiencias detectadas en sus procedimientos. Ahora bien, al tiempo que recibía confirmación de que los procedimientos existentes de supervisión pueden garantizar que las compañías aéreas apliquen a su debido tiempo medidas correctoras efectivas en caso de que se detecten deficiencias de seguridad, el equipo de evaluación puso de manifiesto ámbitos en los que caben esperarse mejoras, especialmente en lo que se refiere a los procedimientos de aprobación de la lista de equipo mínimo (MEL) y del transporte de mercancías peligrosas.

- (89) Desde noviembre de 2011, la compañía aérea Jordan Aviation ha sido objeto de máxima supervisión por parte de la CARC, dándose prioridad a las inspecciones en pista y en ruta, a las revisiones de la aeronavegabilidad de las aeronaves y de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. También se evaluó durante una auditoría anual si Jordan Aviation cumplía la normativa de Jordania sobre aviación civil. Los resultados de esa auditoría señalaron una mejora significativa en materia de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Además, a raíz de la solicitud de la compañía aérea para añadir a su flota un nuevo tipo de aeronave (Airbus A330-200), la CARC llevó a cabo una evaluación de la capacidad de Jordan Aviation para introducir un nuevo tipo de aeronave. La modificación del AOC se realizó el 9 de mayo de 2012, y el Airbus A330-200 se añadió a las especificaciones de operaciones del AOC de Jordan Aviation.
- (90) Durante la visita, el equipo de evaluación recibió pruebas de la eficacia del plan de medidas correctoras y preventivas desarrollado y aplicado por Jordan Aviation. La compañía aérea pudo demostrar que el sistema establecido para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad era el adecuado para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de sus aeronaves, pero el equipo destacó ámbitos de mejora, especialmente en lo que se refiere a los procedimientos para la explotación de una nueva ruta y la planificación de las tripulaciones.
- (91) Tras la solicitud presentada por la CARC y Jordan Aviation para la reevaluación de las restricciones de explotación impuestas por el Reglamento (CE) n° 1197/2011, y dado que se cumplían las condiciones correspondientes, la CARC y Jordan Aviation fueron invitadas a presentar sus observaciones ante el Comité de Seguridad Aérea. La audiencia se celebró el 21 de noviembre de 2012. Durante la reunión, la CARC y Jordan Aviation proporcionaron asimismo más detalles sobre el plan de medidas correctoras para subsanar las deficiencias detectadas durante la visita *in situ*.
- (92) El Comité de Seguridad Aérea acogió con satisfacción las mejoras conseguidas por la CARC y Jordan Aviation en la aplicación de las normas internacionales de seguridad y consideró que ya no era necesario imponer más limitaciones a esa compañía aérea. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Jordan Aviation debe retirarse del anexo B.

- (93) Los Estados miembros comprobaran el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de dicha compañía, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 965/2012.

Air Madagascar

- (94) La compañía aérea Air Madagascar está sujeta a restricciones de explotación y figura en el anexo B, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 390/2011. Prosiguieron las consultas con las autoridades competentes de Madagascar (ACM) y Air Madagascar para obtener información actualizada sobre los avances registrados en la aplicación de las medidas correctoras.
- (95) La OACI llevó a cabo una misión de validación coordinada (ICVM) del 21 al 25 de mayo de 2012, que confirmó algunos avances, ya que la falta de aplicación efectiva de las normas de la OACI se evaluó en un 44,4 %, siendo anteriormente del 70,7 %. No obstante, la misión destacó asimismo la necesidad de seguir aplicando con eficacia todas las medidas correctoras, especialmente en lo que se refiere a las disposiciones sobre formación y cualificación del personal técnico, las obligaciones de vigilancia y la resolución de los problemas de seguridad, ámbitos en los que, respectivamente, un 67 %, un 58 % y un 86 % de las normas de la OACI no se aplicaban de manera efectiva.
- (96) La ACM y la compañía aérea Air Madagascar solicitaron ser oídas por el Comité de Seguridad Aérea y así lo hicieron el 20 de noviembre de 2012. Presentaron los avances registrados en la aplicación de sus planes de medidas respectivos. La ACM también indicó haber iniciado un contrato de dos años para obtener asistencia técnica externa en apoyo de sus actividades de supervisión de la seguridad. El Comité de Seguridad Aérea tomó nota de los avances registrados y acogió con satisfacción los esfuerzos emprendidos por la ACM para mejorar su capacidad a fin de cumplir sus obligaciones con respecto a los requisitos de la OACI.
- (97) El Comité de Seguridad Aérea alienta a la ACM a proseguir sus esfuerzos para la resolución de todos los incumplimientos detectados durante la auditoría ICVM realizada por la OACI, especialmente en el ámbito de la vigilancia de los operadores aéreos certificados en Madagascar. La Comisión, asistida por la AESA, y con el apoyo de los Estados miembros, está dispuesta a realizar una evaluación *in situ* una vez que la aplicación de los planes de medidas de MCA y Air Madagascar haya avanzado suficientemente.

Vim Avia de la Federación de Rusia

- (98) La Comisión, asistida por la AESA y algunos Estados miembros, realizó una visita de evaluación de la seguridad a la Federación de Rusia del 4 al 8 de junio de 2012, a fin de comprobar si se aplicaban de forma satisfactoria las medidas adoptadas por las autoridades competentes

de la Federación de Rusia (FATA) y Vim Avia, compañía aérea certificada en la Federación de Rusia, para subsanar los problemas de seguridad que se describen en los Reglamentos de Ejecución (UE) n° 1197/2011 ⁽¹⁾ y (UE) n° 295/2012 de la Comisión ⁽²⁾. La evaluación de la seguridad incluyó visitas a la sede central de FATA y de Vim Avia y a las instalaciones de mantenimiento de la compañía aérea en el aeropuerto de Domodedovo, así como la inspección en pista de una aeronave de su flota. Los resultados de esa evaluación revelaron que, en conjunto, Vim Avia había avanzado en el establecimiento de un sistema de gestión de la seguridad. Sin embargo, en lo que se refiere a los planes de medidas correctoras de Vim Avia, se observó que no podía considerarse que se aplicaran con eficacia tres de las doce medidas correctoras. Se invitó a Vim Avia a revisar y completar su plan de medidas en consecuencia antes de reanudar los vuelos con destino a la UE.

- (99) El 20 de junio de 2012, FATA informó a la Comisión de que, con efecto a partir de esa fecha, se autorizaba de nuevo a la compañía aérea a volar hacia y desde la UE, dado que se habían aplicado con éxito medidas correctoras adicionales en relación con esos tres ámbitos.
- (100) La Comisión, tras examinar las medidas adicionales indicadas, expresó sus dudas de que la empresa hubiera podido aplicar realmente tales medidas en tan poco tiempo. Se recabó además la atención de las autoridades competentes rusas sobre los resultados poco satisfactorios de una inspección en pista efectuada en España el 26 de junio de 2012 ⁽³⁾, en la que se señalaron deficiencias en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de Vim Avia y en los servicios de mantenimiento. Se solicitó asimismo de las autoridades competentes rusas que proporcionasen información sobre un incidente grave que le ocurrió a Vim Avia el 24 de junio de 2012.
- (101) En vista de lo anterior, la Comisión, la AESA y algunos miembros del Comité de Seguridad Aérea celebraron una reunión el 19 de octubre de 2012 con las autoridades competentes rusas y Vim Avia. Vim Avia indicó haber tomado y aplicado con éxito medidas correctoras con respecto a todas los problemas pendientes destacados en el informe final de la misión de evaluación de la seguridad en Rusia, realizada en junio de 2012 y aportó pruebas de las acciones resolutivas después de la reunión. FATA informó de que se habían iniciado dos investigaciones a raíz de un incidente grave de Vim Avia el 24 de junio de 2012 y ofreció un resumen de sus conclusiones.
- (102) España confirmó al Comité de Seguridad Aérea que se habían resuelto todas las deficiencias detectadas en las últimas inspecciones en pista realizadas en España a Vim Avia. España informó asimismo de una reunión celebrada en Madrid con representantes de Vim Avia y señaló la actitud cooperadora de la empresa.

⁽¹⁾ DO L 303 de 22.11.2011, p. 14.

⁽²⁾ DO L 98 de 4.4.2012, p. 13.

⁽³⁾ N° AESA-E-2012-392.

(103) Los Estados miembros comprobarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista que deban realizarse en aeronaves de esa compañía en los aeropuertos europeos. Si los resultados de esas inspecciones en pista muestran una repetición de los problemas de seguridad en las operaciones de Vim Avia, la Comisión se verá obligada a tomar medidas en el marco del Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Ruanda

(104) El 9 de mayo de 2012, las autoridades competentes de Ruanda escribieron a la Comisión y aportaron pruebas de que el AOC de Silverback Cargo Freighters había sido revocado el 30 de octubre de 2009. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Silverback Cargo Freighters debe retirarse del anexo A.

(105) No obstante, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea toman nota de que Ruanda sigue siendo objeto de un problema de seguridad importante, detectado tras la auditoría USOAP de la OACI de 2007 y notificado por la OACI a todos los Estados Partes en el Convenio de Chicago. Por consiguiente, la Comisión alienta a las autori-

dades competentes de Ruanda a proseguir sus esfuerzos para subsanar los problemas de seguridad y seguirá controlando estrechamente la situación de la seguridad aérea en Ruanda a fin de garantizar que todos los problemas de seguridad pendientes se resuelvan de forma eficaz.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

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

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 3 de diciembre de 2012.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente*
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

ANEXO

«ANEXO A

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS, SA «CONVIASA»	VCV-DB-10	VCV	República Bolivariana de Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	República de Ghana
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Islámica de Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islámica de Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islámica de Afganistán
PAMIR AIRLINES	Desconocido	PIR	República Islámica de Afganistán
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	República Islámica de Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines, incluida en el anexo B, en particular:			República de Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Desconocido	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
Air Gicango	009	Desconocido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
Diexim	007	Desconocido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola

⁽¹⁾ Se podrá permitir a las compañías aéreas del anexo A que ejerzan sus derechos de tráfico utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Benín
AERO BENIN	PEA n° 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA n° 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA n° 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA n° 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA n° 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República de Benín
ROYAL AIR	PEA n° 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA n° 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República de Benín
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconocido	República del Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconocido	República del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República del Congo
EQUAJET	RAC06-007	Desconocido	República del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Desconocido	República del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconocido	República del Congo

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Desconocido	República del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0039/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	República Democrática del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2010	CAA	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	República Democrática del Congo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	FIL	República Democrática del Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	República Democrática del Congo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Firma ministerial (orden nº 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	República Democrática del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
TANGO AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC nº 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nº 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia y Metro Batavia, y en particular:			República de Indonesia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconocido	República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Desconocido	República de Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconocido	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconocido	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconocido	República de Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	Desconocido	República de Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	República de Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República de Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República de Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República de Indonesia
EASTINDO	135-038	Desconocido	República de Indonesia
Enggang Air Service	135-045'	Desconocido	República de Indonesia
Ersa Eastern Aviation	135-047	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
HEAVY LIFT	135-042	Desconocido	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República de Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Desconocido	República de Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconocido	República de Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	República de Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República de Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República de Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República de Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconocido	República de Indonesia
Matthew Air Nusantara	135-048	Desconocido	República de Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Desconocido	República de Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Desconocido	República de Indonesia
SMAC	135-015	SMC	República de Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República de Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconocido	República de Indonesia
SURYA AIR	135-046	Desconocido	República de Indonesia
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	Desconocido	República de Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconocido	República de Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconocido	República de Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República de Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República de Indonesia
UNINDO	135-040	Desconocido	República de Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República de Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kazajistán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, en particular:			República de Kazajistán
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	República de Kazajistán
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	República de Kazajistán
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	República de Kazajistán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República de Kazajistán
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	República de Kazajistán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	República de Kazajistán
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República de Kazajistán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	República de Kazajistán
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	República de Kazajistán
DETA AIR	AK-0458-12	DET	República de Kazajistán
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	República de Kazajistán
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	República de Kazajistán
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	República de Kazajistán
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	República de Kazajistán
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	República de Kazajistán
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	República de Kazajistán
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República de Kazajistán
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	República de Kazajistán
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	República de Kazajistán
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	República de Kazajistán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República de Kazajistán
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	República de Kazajistán
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	República de Kazajistán
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	República de Kazajistán
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	República de Kazajistán
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	República de Kazajistán
SCAT	AK-0460-12	VSV	República de Kazajistán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República de Kazajistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
Avia Traffic Company	23	AVJ	República Kirguisa
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Kirguisa
Click Airways	11	CGK	República Kirguisa
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	República Kirguisa
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EEA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
Kyrgyzstan	03	LYN	República Kirguisa
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	SGL	República Kirguisa
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Kirguisa
Sky Way air	39	SAB	República Kirguisa
SUPREME AVIATION	40	SGK	República Kirguisa
VALOR AIR	07	VAC	República Kirguisa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades responsables de la supervisión normativa de la República Gabonesa, excepto Gabon Airlines, Afrijet y SN2AG, incluidas en el anexo B, en particular:			República Gabonesa
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	República Gabonesa
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	República Gabonesa

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Mozambique responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Mozambique
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Desconocido	República de Mozambique
Aerovisao de Mozambique	Desconocido	Desconocido	República de Mozambique
CFA Mozambique	MOZ-10	Desconocido	República de Mozambique
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Desconocido	República de Mozambique
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Desconocido	República de Mozambique
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Desconocido	República de Mozambique
Helicopteros Capital	MOZ-11	Desconocido	República de Mozambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Desconocido	República de Mozambique
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	República de Mozambique
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	República de Mozambique
Unique Air Charter	MOZ-13	Desconocido	República de Mozambique
Safari Air	MOZ-12	Desconocido	República de Mozambique
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	Desconocido	República de Mozambique
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Filipinas responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Filipinas
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
AEROMAJESTIC	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
Aerowurks Aerial Spraying Services	2010030	Desconocido	República de Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
AIRGURUS	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	República de Filipinas
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconocido	República de Filipinas
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Desconocido	República de Filipinas

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Desconocido	República de Filipinas
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Desconocido	República de Filipinas
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Desconocido	República de Filipinas
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Desconocido	República de Filipinas
Beacon	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Desconocido	República de Filipinas
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Desconocido	República de Filipinas
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	República de Filipinas
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Desconocido	República de Filipinas
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Desconocido	República de Filipinas
CM aero SERVICES	20110401	Desconocido	República de Filipinas
Corporate Air	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
Cyclone airways	4AN9900008	Desconocido	República de Filipinas
Far East Aviation Services	2009013	Desconocido	República de Filipinas
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Desconocido	República de Filipinas
Huma Corporation	2009014	Desconocido	República de Filipinas
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Desconocido	República de Filipinas
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Desconocido	República de Filipinas
Island Aviation	2009009	SOY	República de Filipinas
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	República de Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconocido	República de Filipinas
Lion Air, Incorporated	2009019	Desconocido	República de Filipinas
Macro asia air taxi services	2010029	Desconocido	República de Filipinas
MID-SEA EXPRESS		Desconocido	República de Filipinas
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Desconocido	República de Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconocido	República de Filipinas
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Desconocido	República de Filipinas

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Omni aviation corp.	2010033	Desconocido	República de Filipinas
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	República de Filipinas
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Desconocido	República de Filipinas
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Desconocido	República de Filipinas
Philippine Airlines	2009001	PAL	República de Filipinas
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Desconocido	República de Filipinas
Royal air charter services Inc.	2010024	Desconocido	República de Filipinas
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Desconocido	República de Filipinas
SKYJET	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Desconocido	República de Filipinas
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Desconocido	República de Filipinas
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Desconocido	República de Filipinas
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	República de Filipinas
Subic international air charter	4AN9900010	Desconocido	República de Filipinas
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Desconocido	República de Filipinas
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Desconocido	República de Filipinas
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	República de Filipinas
World aviation, corp.	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
WcC Aviation Company	2009015	Desconocido	República de Filipinas
YOkota aviation, inc.	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
ZenitH Air, Inc.	2009012	Desconocido	República de Filipinas
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	República de Filipinas
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Santo Tomé y Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Santo Tomé y Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Santo Tomé y Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Santo Tomé y Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconocido	Santo Tomé y Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
AIR RUM, Ltd	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA 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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Sudán
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República de Sudán
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República de Sudán
ALMAJARA AVIATION	Desconocido	MJA	República de Sudán

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	República de Sudán
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	República de Sudán
BADER AIRLINES	035	BDR	República de Sudán
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	República de Sudán
GREEN FLAG AVIATION	017	Desconocido	República de Sudán
MARSLAND COMPANY	040	MSL	República de Sudán
NOVA AIRLINES	001	NOV	República de Sudán
Sudan Airways	Desconocido	SUD	República de Sudán
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	República de Sudán
SUN AIR COMPANY	051	SNR	República de Sudán
TARCO AIRLINES	056	Desconocido	República de Sudán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Suazilandia
SWAZILAND AIRLINK	Desconocido	SZL	Suazilandia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Zambia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204	Toda la flota salvo: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50, 2 aeronaves de tipo Falcon 900	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	República Gabonesa
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Kazajistán	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo B-767, aeronaves de tipo B-757, aeronaves de tipo A319/320/321, aeronaves de tipo Fokker 50.	Toda la flota salvo: aeronaves dentro de la flota de B-767, según se menciona en el AOC, aeronaves dentro de la flota de B-757, según se menciona en el AOC, aeronaves dentro de la flota de A319/320/321, aeronaves dentro de la flota de Fokker 50, según se menciona en el AOC	Aruba (Reino de los Países Bajos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) Ltd	AOC 017	ALE	República de Ghana	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo DC8-63F	Toda la flota salvo: 9G-TOP y 9G-RAC	República de Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Boeing B-737-300, 2 aeronaves de tipo ATR 72-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-320 y 3 aeronaves de tipo DHC 6-300	Toda la flota salvo: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	República de Madagascar
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda la flota salvo: TR-LHP	República Gabonesa

⁽¹⁾ Se podrá permitir a las compañías aéreas del anexo B que ejerzan sus derechos de tráfico utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: 14 aeronaves de tipo A-300, 8 aeronaves de tipo A-310, 1 aeronave B-737	Toda la flota salvo: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBB EP-IBQ EP-AGA	República Islámica de Irán
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Challenger CL-601, 1 aeronave de tipo HS-125-800	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG	República Gabonesa; República de Sudáfrica
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: 5 aeronaves de tipo Boeing B-777 y 4 aeronaves de tipo Boeing B-737-700	Toda la flota salvo: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	República de Angola

⁽¹⁾ Solo se permite a Afrijet utilizar las aeronaves especificadas para sus operaciones actuales en la Unión Europea.

⁽²⁾ Solo se permite a Air Astana utilizar para sus operaciones actuales en la UE los tipos de aeronaves especificados anteriormente, siempre que: 1) estén registrados en Aruba y 2) todos los cambios del AOC se presenten a su debido tiempo a la Comisión y a Eurocontrol.

⁽³⁾ Solo se permite a Gabon Airlines utilizar las aeronaves especificadas para sus operaciones actuales en la Unión Europea.

⁽⁴⁾ Se permite a Iran Air operar en la Unión Europea utilizando las aeronaves especificadas conforme a las condiciones establecidas en el considerando 69 del Reglamento (UE) n.º 590/2010 (DO L 170 de 6.7.2010, p. 15).»