

REGLAMENTO (CE) Nº 298/2009 DE LA COMISIÓN**de 8 de abril de 2009****que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) nº 2111/2005⁽²⁾.
- (2) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 2111/2005, algunos Estados miembros transmitieron a la Comisión la información pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. Algunos terceros países también comunicaron información pertinente. Sobre esta base, procede actualizar la lista comunitaria.
- (3) La Comisión informó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o, de no haber sido esto posible, a través de las autoridades responsables de la supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales en los que podría basarse la decisión de imponerles una prohibición de explotación dentro de la Comunidad o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación impuesta a una compañía aérea incluida en la lista comunitaria.
- (4) La Comisión dio a las compañías aéreas afectadas la oportunidad de consultar los documentos facilitados por los Estados miembros, de comunicar por escrito sus observaciones y de hacer una presentación oral en un plazo de diez días hábiles ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea, instaurado en virtud del Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil⁽³⁾.

(5) 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.

(6) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) nº 474/2006 en consecuencia.

Compañías aéreas comunitarias

(7) Sobre la base de la información derivada de las inspecciones en pista realizadas a las aeronaves de algunas compañías comunitarias en el marco del programa SAFA, así como de otras inspecciones y auditorías en determinados ámbitos llevadas a cabo por las respectivas autoridades nacionales de aviación, algunos Estados miembros han adoptado determinadas medidas de ejecución. Han informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de las siguientes medidas: las autoridades competentes de Suecia han revocado el certificado de operador aéreo a la compañía Nordic Regional y han suspendido los certificados de las compañías Fly Excellent y Aero Syncro; las autoridades competentes de España han revocado el certificado de operador aéreo a la compañía Bravo Airlines y su licencia de explotación; las autoridades competentes de Portugal levantaron la suspensión del certificado de operador aéreo de la compañía Luzair el 22 de enero de 2009 tras haber comprobado la satisfactoria aplicación de medidas correctoras por parte de la compañía; las autoridades competentes de Grecia levantaron la suspensión del certificado de operador aéreo de la compañía Hellenic Imperial Airways el 18 de diciembre de 2008 tras haber comprobado la satisfactoria aplicación de medidas correctoras por parte de la compañía y el 28 de enero de 2009 suspendieron el de operador aéreo de la compañía Euroair Ltd a raíz de una petición de esta y de la suspensión de la aprobación de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la compañía.

Compañías aéreas de la República de Kazajstán*Starline KZ*

(8) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea Starline KZ, certificada en Kazajstán, incurre en graves deficiencias de seguridad. Estas deficiencias fueron detectadas por Bulgaria y por otros Estados de la CEAC durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA⁽⁴⁾. La recurrencia de estas infracciones pone de manifiesto deficiencias de seguridad sistémicas en materia de explotación y mantenimiento.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

⁽³⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

⁽⁴⁾ DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

- (9) Starline KZ no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Bulgaria en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de comunicación, como lo demuestra la ausencia de respuesta adecuada a la correspondencia de ese Estado miembro. Se ha constatado que Starline KZ es incapaz de subsanar estas deficiencias de seguridad, que todavía no se han resuelto.
- (10) Habida cuenta de las mencionadas deficiencias, el 27 de enero de 2009 la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Kazajstán, expresándoles las serias dudas que albergaba en cuanto a la seguridad de las operaciones de Starline KZ y solicitándoles, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2111/2005, aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes y la compañía para subsanar esas deficiencias.
- (11) Las citadas autoridades no respondieron adecuada y oportunamente a una investigación de la Comisión en relación con la supervisión de seguridad de Starline KZ, ya que en la fecha fijada la Comisión no había recibido la información solicitada, en particular el certificado de operador aéreo de la compañía con las especificaciones, condiciones y restricciones de explotación completas correspondientes.
- (12) Starline KZ solicitó al Comité de Seguridad Aérea una audiencia, que tuvo lugar el 24 de marzo de 2009. En la audiencia no se presentaron, sin embargo, pruebas suficientes de la satisfactoria aplicación de las medidas correctoras. Durante la audiencia las autoridades competentes de Kazajstán presentaron a la Comisión su decisión de 4 de febrero de 2009 por la que las operaciones de Starline KZ quedaban restringidas al espacio aéreo no europeo.
- (13) En vista de lo anterior, sobre la base de los criterios comunes se considera que Starline KZ no cumple las normas de seguridad pertinentes y debe por tanto ser incluida en el anexo A.
- East Wing*
- (14) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea East Wing, certificada en Kazajstán, incurre en graves deficiencias de seguridad. Estas deficiencias fueron detectadas por Francia y Rumanía durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾. La recurrencia de los resultados de esas inspecciones indica la presencia de deficiencias de seguridad sistémicas.
- (15) East Wing no respondió adecuadamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Francia en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de comunicación, como lo demuestra la ausencia de respuesta adecuada a la correspondencia de ese Estado miembro. Se ha constatado que East Wing es incapaz de subsanar estas deficiencias de seguridad, que todavía no se han resuelto.
- (16) Habida cuenta de las mencionadas deficiencias, la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Kazajstán, expresándoles las serias dudas que albergaba en cuanto a la seguridad de las operaciones de East Wing y solicitándoles aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes y la compañía para subsanar esas deficiencias.
- (17) Existen pruebas de que East Wing se ha hecho cargo de operaciones de la compañía aérea GST Aero, que quedó incluida en el anexo A el 22 de marzo de 2006 ⁽²⁾ y fue retirada de él después de que las autoridades competentes de Kazajstán informaran a la Comisión de que se había retirado el certificado de operador aéreo a dicha compañía en marzo de 2007 ⁽³⁾.
- (18) Las autoridades competentes de Kazajstán informaron de que el 4 de febrero de 2009 habían restringido las operaciones de East Wing al espacio aéreo no europeo. Dichas autoridades, empero, no respondieron adecuada y oportunamente a una investigación de la Comisión en relación con la supervisión de seguridad de East Wing, ya que no presentaron las pruebas pertinentes en relación con el certificado de operador aéreo de la compañía con las especificaciones, condiciones y restricciones de explotación completas correspondientes.
- (19) East Wing solicitó al Comité de Seguridad Aérea una audiencia, que tuvo lugar el 24 de marzo de 2009. No obstante, en la audiencia no se presentaron pruebas suficientes de la satisfactoria aplicación de las medidas correctoras y se puso de manifiesto que la compañía no está al corriente de las restricciones impuestas a sus operaciones en el espacio aéreo europeo. En vista de lo anterior, sobre la base de los criterios comunes se considera que East Wing no cumple las normas de seguridad pertinentes y debe por tanto ser incluida en el anexo A.
- ATMA Airlines*
- (20) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea ATMA Airlines, certificada en Kazajstán, incurre en graves deficiencias de seguridad. Estas deficiencias fueron detectadas por Alemania, Noruega y Turquía durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽⁴⁾. La recurrencia de los resultados de esas inspecciones indica la presencia de deficiencias de seguridad sistémicas.
- (21) ATMA Airlines no respondió adecuadamente a una investigación de las autoridades de aviación civil de Alemania y Noruega en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de comunicación, como lo demuestra la ausencia de respuesta adecuada a la correspondencia de esos Estados. Se ha constatado que ATMA Airlines es incapaz de subsanar estas deficiencias de seguridad, que todavía no se han resuelto.

(1) DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

(2) Considerandos 38 a 43 del Reglamento (CE) n° 474/2006 de 22 de marzo de 2006, DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

(3) Considerando 17 del Reglamento (CE) n° 235/2007 de 5 de marzo de 2007, DO L 66 de 6.3.2007, p. 3.

(4) LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

- (22) Habida cuenta de las mencionadas deficiencias, la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Kazajstán, expresándoles las serias dudas que albergaba en cuanto a la seguridad de las operaciones de ATMA Airlines y solicitándoles aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes y la compañía para subsanar esas deficiencias.
- (23) Las autoridades competentes de Kazajstán informaron de que el 4 de febrero de 2009 habían restringido las operaciones de ATMA Airlines al espacio aéreo no europeo. Dichas autoridades, empero, no respondieron adecuada y oportunamente a una investigación de la Comisión en relación con la supervisión de seguridad de ATMA Airlines, ya que no presentaron las pruebas pertinentes en relación con el certificado de operador aéreo de la compañía con las especificaciones, condiciones y restricciones de explotación completas correspondientes.
- (24) ATMA Airlines solicitó al Comité de Seguridad Aérea una audiencia, que tuvo lugar el 24 de marzo de 2009. No obstante, en la audiencia no se presentaron pruebas suficientes de la aplicación satisfactoria de las medidas correctoras.
- (25) En vista de lo anterior, sobre la base de los criterios comunes se considera que ATMA Airlines no cumple las normas de seguridad pertinentes y debe por tanto ser incluida en el anexo A.
- Berkut Air*
- (26) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea Berkut Air, certificada en Kazajstán, incurre en graves deficiencias de seguridad. Estas deficiencias fueron detectadas por Francia y Rumanía durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾. La recurrencia de los resultados de esas inspecciones indica la presencia de deficiencias de seguridad sistémicas.
- (27) Berkut Air no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Rumanía en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de comunicación, como lo demuestra la ausencia de respuesta adecuada a la correspondencia de ese Estado miembro. Se ha constatado que Berkut Air es incapaz de subsanar estas deficiencias de seguridad, que todavía no se han resuelto.
- (28) Habida cuenta de las mencionadas deficiencias, la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Kazajstán, expresándoles las serias dudas que albergaba en cuanto a la seguridad de las operaciones de Berkut Air y solicitándoles aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes para subsanar esas deficiencias.
- (29) Las autoridades competentes de Kazajstán informaron de que en febrero de 2009 habían suspendido el certificado de operador aéreo de BEK Air, antes Berkut Air. Dichas autoridades, empero, no respondieron adecuada y oportunamente a una investigación de la Comisión en relación con la supervisión de seguridad de Berkut Air, ya que no presentaron la documentación solicitada, como lo demuestra la ausencia de transmisión de pruebas documentales de las medidas de ejecución aplicadas.
- (30) En vista de lo anterior, sobre la base de los criterios comunes se considera que Berkut Air no cumple las normas de seguridad pertinentes y debe por tanto ser incluida en el anexo A.
- Air Company Kokshetau*
- (31) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea Air Company Kokshetau, certificada en Kazajstán, incurre en graves deficiencias de seguridad. Estas deficiencias fueron detectadas por Italia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽²⁾. Tales deficiencias se han observado en las aeronaves de tipo IL-62 que no están equipadas con TAWS (E-GPWS), ni con arneses, máscaras de oxígeno de colocación rápida para niveles de vuelo superiores a 250 ni sistemas adecuados para iluminar el camino de evacuación.
- (32) Air Company Kokshetau no respondió adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Italia en relación con la seguridad de su explotación, mostrando falta de comunicación, como lo demuestra la ausencia de respuesta adecuada a la correspondencia de ese Estado miembro. Se ha constatado que Air Company Kokshetau es incapaz de subsanar estas deficiencias de seguridad, que todavía no se han resuelto.
- (33) Habida cuenta de las mencionadas deficiencias, la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Kazajstán, expresándoles las serias dudas que albergaba en cuanto a la seguridad de las operaciones de Air Company Kokshetau y solicitándoles aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes para subsanar esas deficiencias.
- (34) Las autoridades competentes de Kazajstán informaron a la Comisión de que habían decidido retirar el 13 de febrero de 2009 la aeronave de tipo IL-62M con números de serie 1138234 y 1748445 del certificado de operador aéreo de Air Company Kokshetau, así como de que tenían la intención de retirar a partir del 24 de marzo el certificado de operador aéreo de esta compañía debido a la quiebra de la misma. No obstante, dichas autoridades no respondieron adecuadamente a una investigación de la Comisión en relación con la presentación de pruebas documentales sobre la revocación del certificado de operador aéreo.

⁽¹⁾ RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

⁽²⁾ ENAC-IT-2007-785.

(35) En vista de lo anterior, sobre la base de los criterios comunes se considera que Air Company Kokshetau no cumple las normas de seguridad pertinentes y debe por tanto ser incluida en el anexo A.

Sayat Air

(36) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea Sayat Air, certificada en Kazajstán, incurre en graves deficiencias de seguridad. Estas deficiencias fueron detectadas por un Estado de la CEAC durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾. Estas deficiencias se han observado en aeronaves de tipo IL-62 no equipadas con a) TAWS (E-GPWS), b) máscaras de oxígeno de colocación rápida para la tripulación, c) dispositivos de flotación, ni d) sistemas adecuados para iluminar el camino de evacuación. Además, la aeronave se explotaba sin listas de comprobación de emergencia a bordo, con una base de datos de navegación que no había sido actualizada desde hacía dos años y sin conformidad de mantenimiento a bordo.

(37) Se ha constatado que Sayat Air es incapaz de subsanar estas deficiencias de seguridad, que todavía no se han resuelto.

(38) Las autoridades competentes de Kazajstán no respondieron adecuada y oportunamente a una investigación de la Comisión en relación con la supervisión de seguridad de Sayat Air, mostrando falta de comunicación, como lo demuestra la ausencia de respuesta adecuada a la correspondencia de la Comisión, en particular por lo que se refiere a la transmisión del certificado de operador aéreo de la compañía con las especificaciones, condiciones y restricciones de explotación completas correspondientes.

(39) Las autoridades competentes de Kazajstán no han demostrado que ejercen una supervisión adecuada de esta compañía de conformidad con las obligaciones que les impone el Convenio de Chicago.

(40) En vista de lo anterior, sobre la base de los criterios comunes se considera que Sayat Air no cumple las normas de seguridad pertinentes y debe por tanto ser incluida en el anexo A.

Scat

(41) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea Scat, certificada en Kazajstán, incurre en graves deficiencias de seguridad. En particular, la aeronave de tipo Yak-42 con marca de matrícula UP-Y4205 carece de equipos TAWS (E-GPWS), tal y como exigen las disposiciones de la OACI. Estas deficiencias fueron detectadas por un Estado de la CEAC durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽²⁾.

(42) Habida cuenta de las mencionadas deficiencias, la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Kazajstán, expresándoles las serias dudas que albergaba en cuanto a la seguridad de las operaciones de Scat y

solicitándoles aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes para subsanar esas deficiencias.

(43) Las autoridades competentes de Kazajstán presentaron pruebas que demostraban que habían suprimido del registro la aeronave de tipo Yak-42 con marca de matrícula UP-Y4205.

(44) Scat solicitó al Comité de Seguridad Aérea una audiencia, que tuvo lugar el 24 de marzo de 2009, durante la cual confirmó que la citada aeronave había dejado de explotarse.

(45) En vista de lo anterior, la Comisión considera que no es necesario adoptar nuevas medidas con respecto a esta compañía aérea.

Supervisión general de la seguridad de las compañías aéreas de Kazajstán

(46) La Comisión llamó la atención de las autoridades competentes de Kazajstán sobre el hecho de que la supervisión del comportamiento de algunas otras compañías aéreas con licencia de Kazajstán seguía arrojando resultados inquietantes en las inspecciones en pista. Se invitó a las autoridades competentes de Kazajstán a aportar las aclaraciones pertinentes y a adoptar, en su caso, las medidas necesarias.

(47) Las autoridades competentes de Kazajstán notificaron una serie de medidas de ejecución adoptadas con respecto a algunas compañías aéreas kazajas. Dichas autoridades informaron, en particular, de que el 4 de febrero de 2009 habían limitado las operaciones de Investavia, Skybus y Aytirau Aye Zholy al espacio aéreo no europeo. La Comisión iniciará consultas urgentes con las autoridades kazajas e incoará el procedimiento previsto en el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2111/2005 con respecto a las citadas compañías.

(48) La Comisión insta a las autoridades competentes de Kazajstán a incrementar sus esfuerzos de reforma del sistema de aviación civil y a reforzar la supervisión de la seguridad de todas las compañías certificadas en ese país. La Comisión proseguirá las consultas con dichas autoridades al objeto de evaluar la situación de las compañías kazajas y está dispuesta a examinar junto a los Estados miembros todas las pruebas que se presenten oportunamente a tal fin.

Orient Thai Airlines y One Two Go Airlines

(49) A raíz del accidente del vuelo OG 269 de One Two Go ocurrido en Phuket el 16 de septiembre de 2007, que se saldó con el siniestro total de la aeronave, una MD80, y con 90 víctimas mortales, entre ellas muchos pasajeros europeos, la Comisión entabló consultas con las autoridades competentes de Tailandia responsables de la supervisión de la seguridad de esta compañía.

⁽¹⁾ SDAT-2007-36.

⁽²⁾ GDCA-2008-10.

- (50) La Comisión envió el 5 de marzo de 2009 una carta a las citadas compañías de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2111/2005.
- (51) Las autoridades competentes de Tailandia (el Departamento de Aviación Civil tailandés o DAC tailandés) informaron a la Comisión de que las investigaciones realizadas tras el accidente habían puesto de manifiesto que tanto Orient Thai como su filial One Two Go vulneraron la Ley sobre navegación aérea, en particular al haber falsificado la verificación de competencia de nueve pilotos de las compañías. En consecuencia, el DAC tailandés suspendió las operaciones con aeronaves de tipo MD-80 de One Two Go y Orient Thai e instó a estas compañías a aplicar una serie de medidas correctoras.
- (52) El DAC tailandés también ha informado a la Comisión de que el 25 de noviembre de 2008 decidió reactivar el certificado de operador aéreo de One Two Go. Su empresa matriz, Orient Thai, ya había sido autorizada a reanudar sus operaciones con una aeronave de tipo MD-80 desde el 7 de octubre de 2008.
- (53) Un equipo de expertos europeos efectuó del 10 al 13 de marzo de 2009 una visita de investigación al Reino de Tailandia centrada en las operaciones de vuelo y las licencias de la tripulación de vuelo con el fin de verificar la aplicación por parte de las compañías aéreas de medidas correctoras destinadas a subsanar las deficiencias de seguridad previamente detectadas por el DAC tailandés. Dicho equipo pudo constatar que One Two Go no efectuaba ninguna operación de transporte aéreo. One Two Go es una empresa minorista de vuelos que en realidad son explotados por Orient Thai en virtud de un acuerdo de arrendamiento con tripulación, en que One Two Go es el arrendatario y Orient Thai, el arrendador. Orient Thai suministra a One Two Go la aeronave y la tripulación completa, haciéndose cargo del mantenimiento y el contrato de seguro. Todo el personal que interviene en las operaciones de Orient Thai por cuenta de One Two Go está contratado por Orient Thai.
- (54) El informe de la visita de investigación también muestra las medidas correctoras tomadas hasta la fecha por la compañía Orient Thai, así como las medidas adoptadas por el DAC tailandés, para subsanar las deficiencias de seguridad previamente detectadas. La Comisión supervisará atentamente la situación de Orient Thai en materia de seguridad. A tal fin, el DAC tailandés deberá proporcionar a la Comisión, en un plazo no superior a dos meses, toda la información necesaria sobre la eficacia de las citadas medidas.
- (55) El 19 de marzo de 2009, el DAC tailandés informó a la Comisión de que One Two Go tiene la intención de efectuar sus propias operaciones de transporte aéreo en julio de 2009. Con todo, el informe del equipo de la UE muestra que el DAC tailandés concedió un certificado de operador aéreo a One Two Go, pese al hecho de que no se encontraba en condiciones de evaluar adecuadamente la capacidad de la compañía de llevar a cabo operaciones de transporte aéreo con la debida seguridad, ya que esta compañía en ningún momento presentó los documentos probatorios detallados, solicitados en virtud de la normativa tailandesa por la que se aplican las normas de la OACI. El DAC tailandés también anunció su intención de revocar el certificado de operador aéreo de One Two Go el 29 de marzo de 2009; no obstante, esta compañía iba a seguir fletando vuelos regulares de Orient Thai en virtud de su licencia de operador aéreo.
- (56) En vista de lo anterior, sobre la base de los criterios comunes se considera que la compañía One Two Go no cumple las normas de seguridad pertinentes. Esta compañía debe quedar sujeta a una prohibición de explotación y ser incluida por tanto en el anexo A.

Compañías aéreas de la República de Benín

- (57) Existen pruebas fehacientes de la insuficiente capacidad de las autoridades responsables de la supervisión de las compañías aéreas con licencia de Benín para subsanar las deficiencias de seguridad, como así lo demostraron los resultados de la auditoría efectuada en Benín por la OACI en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) en marzo de 2007. En dicha auditoría se informaba de gran número de deficiencias significativas con respecto a la capacidad de las autoridades de aviación civil de Benín para desempeñar su misión de supervisión de la seguridad aérea. En el momento en que finalizó la auditoría de la OACI, no se aplicaba el 80,22 % de las normas de la OACI. En el caso de algunos elementos críticos tales como la existencia de personal técnico cualificado, más del 98 % de las normas de la OACI no se aplicaba efectivamente. En cuanto a la resolución de los problemas de seguridad, más del 93 % de las normas de la OACI no se aplicaba efectivamente.
- (58) Existen pruebas de la insuficiente capacidad de las autoridades competentes de Benín para subsanar los resultados de no conformidad obtenidos por la OACI, tal y como lo demuestra el hecho de que la OACI considera en su informe final de diciembre de 2007 que una parte significativa de las medidas correctoras propuestas o aplicadas por dichas autoridades no subsanan realmente las deficiencias observadas. En materia de operaciones de transporte aéreo, en particular, la OACI no consideró plenamente aceptable el 50 % de las medidas propuestas por Benín.
- (59) Habida cuenta del informe final de la OACI, la Comisión ha entablado consultas con las autoridades competentes de Benín, expresándoles las serias dudas que alberga en cuanto a la seguridad de las operaciones de las compañías aéreas con licencia de ese país, y solicitando aclaraciones sobre las medidas adoptadas por las autoridades competentes de Benín para dar respuesta a los resultados y observaciones de la OACI acerca de la aceptabilidad de las medidas correctoras.
- (59) Durante la audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de 25 de marzo de 2009, las autoridades competentes de Benín señalaron que la aplicación de las medidas correctoras que, según las previsiones, tenía que concluir en 2008 había quedado aplazada, de hecho, hasta agosto/diciembre de 2009.

- (61) La documentación presentada por las autoridades competentes de Benín demuestra que los certificados de operador aéreo expedidos a las compañías aéreas certificadas en Benín no cumplen las normas de la OACI sobre vuelos internacionales, lo cual confirma que las deficiencias señaladas en los resultados de la OACI aún no se han subsanado efectivamente. El examen de la situación de los certificados de operador aéreo y las especificaciones de explotación correspondientes de las compañías aéreas Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air y Trans Air Benin suscita honda preocupación. El certificado de operador aéreo de Africa Airways no se presentó. Los demás certificados de operador aéreo no mencionan la normativa aplicable en que se basa la certificación, y el ámbito de explotación permite operaciones de alcance mundial, a pesar de que las autoridades competentes de Benín afirman que tales operaciones se limitan a Benín y la subregión. Además, las operaciones de Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair y Trans Air Benin parecen registrarse únicamente por reglas de vuelo visual (VFR), lo cual no resulta apropiado para operar con la debida seguridad en Europa, y no incluyen las autorizaciones específicas necesarias RVSM, RNAV y RNP, necesarias para navegar en el espacio aéreo europeo. Las autoridades competentes de Benín han indicado que han limitado la validez del certificado de operador aéreo a seis meses y que tienen la intención de aclarar rápidamente la situación. La Comisión considera que, en espera de que se proceda a la nueva certificación prevista de forma plenamente conforme con las normas de la OACI, sobre la base de los criterios comunes estas compañías deben quedar sujetas a una prohibición de explotación y por tanto ser incluidas en el anexo A.
- (62) La compañía aérea Alafia Jet solicitó una audiencia al Comité de Seguridad Aérea; así pues, tuvo la oportunidad de efectuar una presentación oral ante dicho Comité el 24 de marzo de 2009 y envió documentación sobre sus operaciones por escrito. La compañía señaló durante su presentación que explota vuelos en la Unión Europea limitados a servicios médicos de emergencia a demanda de la clientela, y suministró información sobre una serie de medidas que ha adoptado para subsanar las deficiencias detectadas por Francia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA⁽¹⁾. No obstante, la recurrencia de deficiencias de seguridad significativas durante las inspecciones en pista de las aeronaves explotadas en la Comunidad indica que existen deficiencias de seguridad sistémicas que afectan a las operaciones de esta compañía aérea. Con las medidas tomadas por la compañía hasta la fecha no se han podido subsanar dichas deficiencias.
- (63) Habida cuenta de las numerosas y reiteradas deficiencias de seguridad detectadas durante las inspecciones en pista de las aeronaves explotadas por Alafia Jet y de la insuficiente capacidad de las autoridades competentes de Benín para ejercer una supervisión adecuada de las compañías certificadas en Benín, la Comisión considera que no debe permitirse que la compañía Alafia Jet continúe sus operaciones en la Comunidad. Sobre la base de los criterios comunes, se considera que Alafia Jet debe ser incluida en el anexo A.

- (64) La Comisión apoya plenamente los esfuerzos realizados por las autoridades competentes de Benín para mejorar la supervisión de la seguridad de sus compañías aéreas y considera que la sustancial donación anunciada por el Banco Mundial en favor de la República de Benín facilitará en gran medida los progresos hacia el cumplimiento de las normas de la OACI.

Compañías aéreas de la República Gabonesa

Gabon Airlines

- (65) Gabon Airlines está autorizada desde julio de 2008 a operar en la UE, aunque solo con la aeronave de tipo Boeing 767-200 con marca de matrícula TR-LHP y en las condiciones establecidas en el considerando 15 del Reglamento (CE) n° 715/2008⁽²⁾.
- (66) Desde entonces, existen pruebas fehacientes de que la compañía Gabon Airlines, certificada en Gabón, incurre en deficiencias de seguridad. Estas deficiencias fueron detectadas por Francia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA⁽³⁾.
- (67) No obstante, Gabon Airlines ha respondido adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Francia en relación con la supervisión de seguridad de su explotación.
- (68) Gabon Airlines solicitó al Comité de Seguridad Aérea una audiencia, que tuvo lugar el 25 de marzo de 2009. La Comisión tomó nota de que en febrero de 2009 Gabon Airlines fue objeto de una auditoría de nueva certificación por parte de las autoridades competentes de Gabón en la que se obtuvieron ciertos resultados de no conformidad, cuya satisfactoria resolución no pudo demostrarse en el momento de la audiencia. Las autoridades competentes de Gabón señalaron que la aeronave se halla actualmente fuera de servicio a efectos de mantenimiento en la base y que tienen la intención de comprobar la resolución satisfactoria de estos problemas antes de que la aeronave con marca de matrícula TR-LHP pueda reanudar el servicio.
- (69) En vista de lo anterior, sobre la base de los criterios comunes se considera que Gabon Airlines debe seguir figurando en el anexo B y que dicho anexo ha de modificarse a fin de reflejar la situación de la aeronave con marca de matrícula TR-LHP y garantizar el mantenimiento del nivel actual de las operaciones en la Comunidad.

Afrijet

- (70) Afrijet, compañía certificada en Gabón, estaba autorizada desde julio de 2008 a operar en la Comunidad únicamente con un número determinado de aeronaves de tipo Falcon 50 y marcas de matrícula TR-LGV y TR-LGY, así como con una aeronave de tipo Falcon 900 y marca de matrícula TR-AFJ, en las condiciones previstas en el considerando 15 del Reglamento (CE) n° 715/2008⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 715/2008 de 24 de julio de 2008, DO L 197 de 25.7.2008, p. 36.

⁽³⁾ DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n° 715/2008 de 24 de julio de 2008, DO L 197 de 25.7.2008, p. 36.

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

- (71) Desde entonces, hay pruebas fehacientes de que Afrijet incurre en graves deficiencias de seguridad. Estas deficiencias fueron detectadas por Francia durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾.
- (72) No obstante, Afrijet ha respondido adecuada y oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Francia en relación con la seguridad de su explotación.
- (73) La Comisión tomó nota de que Afrijet fue objeto de una auditoría de nueva certificación por parte de las autoridades competentes de Gabón en enero de 2009. Una vez comprobada la resolución de todos los resultados obtenidos en dicha auditoría, se volvió a expedir a la compañía un nuevo certificado de operador aéreo en febrero de 2009, en el que se incluye una segunda aeronave de tipo Falcon 900 con marca de matrícula TR-AFR.
- (74) En vista de lo anterior, sobre la base de los criterios comunes se considera que Afrijet debe seguir figurando en el anexo B y que dicho anexo ha de modificarse a fin de reflejar el cambio de certificado de operador aéreo y garantizar el mantenimiento del nivel actual de las operaciones en la Comunidad.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

- (75) SN2AG solicitó al Comité de Seguridad Aérea una audiencia, que tuvo lugar el 25 de marzo de 2009. La Comisión tomó nota de que esta compañía había emprendido una nueva reorganización y comenzado a aplicar una serie de medidas correctoras con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas internacionales. La Comisión también tomó nota de que SN2AG fue objeto de una auditoría de nueva certificación por parte de las autoridades competentes de Gabón en febrero de 2009. Una vez comprobada la resolución de todos los resultados obtenidos en dicha auditoría, se volvió a expedir a la compañía un nuevo certificado de operador aéreo en febrero de 2009.
- (76) Existen pruebas fehacientes de que todavía no se ha dado cumplimiento a determinados requisitos de seguridad de la OACI. Por ejemplo, en el momento de la audiencia la compañía no aplicaba efectivamente las normas en materia de análisis de datos de vuelo con respecto a la aeronave de tipo Fokker 28-0100 (Fokker 100).
- (77) Existen pruebas fehacientes de falta de transparencia y notificación oportuna por parte de SN2AG en respuesta a las investigaciones de la Comisión. SN2AG señaló que no había sido objeto de informes que mostraran deficiencias graves detectadas en inspecciones en pista realizadas en el marco del programa de Evaluación de la Seguridad de Aeronaves Extranjeras (SAFA), aunque en realidad Francia había detectado varias deficiencias durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽²⁾.

- (78) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes se considera que SN2AG debe seguir figurando en el anexo A.

- (79) No obstante, la Comisión está dispuesta a volver a examinar la situación de esta compañía si se aportan nuevos elementos que demuestren satisfactoriamente la resolución de las deficiencias de seguridad.

Supervisión general de la seguridad de las compañías aéreas de Gabón

- (80) La Comisión toma nota de que la autoridad competente de Gabón (*Agence Nationale de l'Aviation Civile*, en lo sucesivo ANAC), creada por la República Gabonesa en julio de 2008 comenzó efectivamente sus actividades el 23 de enero de 2009. La ANAC se encuentra en sus inicios y actualmente está intentando procurarse recursos financieros suficientes y contratando personal técnico cualificado suficiente para cumplir sus responsabilidades ante la OACI.
- (81) La Comisión llamó la atención de las autoridades competentes de Gabón sobre el hecho de que, pese al incremento de las actividades de supervisión de dichas autoridades, el control del comportamiento de las compañías aéreas con licencia de Gabón sigue mostrando resultados inquietantes en las inspecciones en pista. Se solicitó a las autoridades competentes de Gabón que proporcionaran las aclaraciones pertinentes y adoptaran, en su caso, las medidas necesarias.
- (82) La Comisión alienta los esfuerzos de las autoridades competentes de Gabón para reformar el sistema de aviación civil y, en particular, la nueva certificación en curso de todas las compañías aéreas a fin de garantizar el pleno cumplimiento de las normas de seguridad de la OACI. A su debido tiempo, la Comisión está dispuesta a realizar una visita sobre el terreno para verificar los avances realmente logrados.

Compañías aéreas de Ucrania

Motor Sich JSC Airlines

- (83) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea Motor Sich, certificada en Ucrania, incurre en graves deficiencias de seguridad. Estas deficiencias fueron detectadas por Francia y un Estado de la CEAC (Turquía) durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA ⁽³⁾. La recurrencia de los resultados de esas inspecciones indica la presencia de deficiencias de seguridad sistémicas.
- (84) Las autoridades competentes de Turquía decidieron imponer una prohibición inmediata de explotación a esta compañía el 27 de noviembre de 2008.
- (85) Motor Sich respondió a la investigación de la autoridad de aviación civil de Turquía señalando su decisión de interrumpir los vuelos de la aeronave de tipo AN-24 a ese Estado, como hizo efectivamente.

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.

⁽²⁾ DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.

⁽³⁾ DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-512.

- (86) Motor Sich respondió oportunamente a una investigación de la autoridad de aviación civil de Francia, indicando las medidas correctoras aplicadas por la compañía tras la inspección en pista efectuada el 12 de marzo de 2008 por Francia. Con todo, la respuesta no era adecuada por cuanto la compañía no presentó prueba justificante alguna.
- (87) La Comisión recibió información de las autoridades competentes de Turquía según la cual, a raíz de una inspección no regular de la compañía, las autoridades competentes de Ucrania decidieron retirarle el certificado de operador aéreo. Dichas autoridades decidieron posteriormente autorizar a Motor Sich para que continuara sus operaciones con destino a ese país, con algunas restricciones en relación con los vuelos de la aeronave AN-24.
- (88) Las autoridades competentes de Ucrania respondieron el 16 de marzo de 2009 a una investigación de la Comisión en relación con la supervisión de seguridad de Motor Sich, señalando que el certificado de operador aéreo de la compañía había sido revocado el 22 de enero y que, una vez aplicadas las medidas correctoras por la compañía, la administración estatal de aviación había autorizado la continuación de las operaciones, excepto en el caso de la aeronave de tipo AN-24 de su flota. No se indicaba fecha alguna de expedición del certificado de operador aéreo con restricciones ni se presentaban pruebas de que la compañía había sido inspeccionada para garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad pertinentes en toda la flota. Por último, según la citada correspondencia de la administración estatal de aviación, dichas autoridades renovaron el certificado de operador aéreo, autorizando a la compañía a explotar la aeronave AN-24 tras haber realizado inspecciones con resultados positivos que demostraban que la compañía había eliminado deficiencias en la citada aeronave.
- (89) La información suministrada en esta correspondencia no se considera una respuesta adecuada por cuanto los datos que figuran en ella no se corresponden con la información transmitida por las autoridades competentes de Ucrania el 2 de febrero de 2009, según la cual el certificado de operador aéreo de Motor Sich Airlines se expidió el 8 de noviembre de 2008 con validez hasta el 8 de noviembre de 2010 y las especificaciones de explotación se expidieron el 23 de diciembre de 2008 con validez hasta el 8 de noviembre de 2010.
- (90) Motor Sich solicitó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea una audiencia, que tuvo lugar el 24 de marzo de 2009. Durante su presentación al Comité de Seguridad Aérea, Motor Sich puso de manifiesto su incapacidad para subsanar las deficiencias de seguridad detectadas debido a la falta de transparencia y notificación adecuada en relación con sus operaciones en la Comunidad.
- (91) En vista de lo anterior, la Comisión considera que las autoridades competentes de Ucrania han mostrado insuficiente capacidad para supervisar las operaciones de la compañía aérea de conformidad con las obligaciones que les impone el Convenio de Chicago.
- (92) Sobre la base de los criterios comunes, se considera que Motor Sich no ha demostrado su capacidad de tomar todas las medidas necesarias para cumplir las normas de seguridad pertinentes y debe ser incluida por tanto en el anexo A.
- Ukraine Cargo Airways*
- (93) La compañía Ukraine Cargo Airways (UCA) solicitó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea una audiencia, que tuvo lugar el 24 de marzo de 2009.
- (94) Sobre la base de la documentación presentada por la compañía a la Comisión el 16 de marzo de 2009, existen pruebas de que la compañía había tomado medidas para subsanar las deficiencias previamente detectadas en la aeronave que explotaba en la Comunidad. Según la información presentada por la compañía, UCA fue objeto de una auditoría de la administración estatal de aviación de Ucrania en noviembre de 2008. A raíz de dicha auditoría, se renovó su certificado de operador aéreo por un período de dos años, hasta noviembre de 2010. Con todo, la Comisión no recibió información alguna de las autoridades competentes de Ucrania sobre la auditoría realizada y sus resultados antes de la renovación del certificado de operador aéreo de la compañía.
- (95) Por otra parte, la compañía señaló en su presentación a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea que había recibido confirmación por escrito de varios Estados miembros de que las deficiencias de seguridad detectadas por las autoridades de dichos Estados miembros responsables de la inspección habían sido subsanadas adecuadamente por la compañía UCA. No obstante, con excepción de un Estado miembro en relación con la explotación de una aeronave de tipo AN-12 a la que se le retiró el certificado de operador aéreo, las declaraciones de la compañía UCA no fueron confirmadas por los demás Estados miembros afectados.
- (96) La Comisión considera que, a fin de poder evaluar debidamente la capacidad de la compañía para adoptar un plan de medidas correctoras adecuado y aplicarlo efectivamente, es necesario efectuar una visita sobre el terreno. Es de lamentar que dicha visita no pudiera efectuarse antes de la reunión del Comité de Seguridad Aérea de 24 de marzo de 2009 debido a la falta de cooperación de las autoridades competentes de Ucrania. Durante la reunión del Comité de Seguridad Aérea de 24 de marzo de 2009, la administración estatal de aviación de Ucrania manifestó que estaba dispuesta a recibir la visita de la Comisión y los Estados miembros. La Comisión adoptará una decisión sobre las modificaciones que deban introducirse en la prohibición de explotación impuesta a la compañía sobre la base de las pruebas reunidas durante esa futura visita.
- (97) Sobre la base de los criterios comunes, se considera que en estos momentos no procede suprimir a la citada compañía del anexo A.
- Ukrainian Mediterranean Airlines*
- (98) La compañía Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) solicitó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea una audiencia, que tuvo lugar el 24 de marzo de 2009.

- (99) Sobre la base de la documentación presentada por la compañía a la Comisión el 16 de octubre de 2008, existen pruebas de que la compañía tomó medidas para subsanar las deficiencias previamente detectadas en la aeronave que explotaba en la Comunidad.
- (100) Las autoridades competentes de Ucrania enviaron a la Comisión el 5 de noviembre de 2008 una carta en la que informaban de que la validez del certificado de operador aéreo de la compañía aérea se había prorrogado hasta el 15 de diciembre de 2008, en espera de que se completara el procedimiento para su renovación a partir de esa fecha por un período de dos años, hasta el 15 de diciembre de 2010. Se adjuntaba a la carta el documento de certificación de UMAir subsiguiente a la auditoría realizada el 31 de octubre de 2008. Con todo, ni la compañía ni las autoridades competentes de Ucrania presentaron el informe de auditoría con miras a la expedición del certificado de operador aéreo de la compañía.
- (101) Por otra parte, la compañía declaró en su presentación a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea que había aplicado las medidas necesarias para subsanar todas las deficiencias de seguridad que habían dado lugar a la imposición de una prohibición de explotación en septiembre de 2007.
- (102) La Comisión considera que, a fin de poder evaluar debidamente la capacidad de la compañía para adoptar un plan de medidas correctoras adecuado y aplicarlo efectivamente, es necesario efectuar una visita sobre el terreno. Es de lamentar que dicha visita no pudiera efectuarse antes de la reunión del Comité de Seguridad Aérea de 24 de marzo de 2009 debido a la falta de cooperación de las autoridades competentes de Ucrania. Durante la reunión del Comité de Seguridad Aérea de 24 de marzo de 2009, la administración estatal de aviación de Ucrania manifestó que estaba dispuesta a recibir la visita de la Comisión y los Estados miembros. La Comisión adoptará una decisión sobre las modificaciones que deban introducirse en la prohibición de explotación impuesta a la compañía sobre la base de las pruebas reunidas durante esa visita.
- (103) Sobre la base de los criterios comunes, se considera que en estos momentos no procede suprimir a la citada compañía del anexo A.

Supervisión general de la seguridad de las compañías aéreas de Ucrania

- (104) La Comisión llamó la atención de las autoridades competentes de Ucrania sobre el hecho de que, pese a haberse incrementado las actividades de supervisión de dichas autoridades, el control del comportamiento de las compañías aéreas con licencia de Ucrania seguía arrojando resultados inquietantes en las inspecciones en pista. Durante la reunión del Comité de Seguridad Aérea de noviembre de 2008, se invitó a las autoridades competentes de Ucrania a aportar las aclaraciones pertinentes y a adoptar las medidas necesarias; asimismo, dichas autoridades aceptaron someterse a una evaluación de la seguridad organizada por la Comisión en colaboración con los Estados miembros. No obstante, la administración estatal de aviación de Ucrania no presentó a la Comisión

el informe intermedio sobre la aplicación del plan de medidas correctoras adoptado para mejorar y reforzar las actividades de supervisión de la seguridad en Ucrania, que debe presentarse sobre una base trimestral conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 715/2008 (1).

- (105) Asimismo, cabe señalar que las autoridades competentes mostraron falta de cooperación a la hora de preparar la visita de evaluación, dado que no presentaron la documentación exigida en materia de aeronavegabilidad y rechazaron el programa de visita propuesto por la Comisión. En consecuencia, la Comisión tuvo que anular la visita de evaluación de la seguridad, que estaba previsto realizar del 9 al 13 de febrero de 2009.
- (106) La Comisión toma nota de las declaraciones de las autoridades competentes de Ucrania por las que estas aceptan una visita conjunta de la Comisión, los Estados miembros y la CEAC, y confirman que están dispuestas a cooperar con miras a una organización satisfactoria de esa evaluación de la seguridad con el fin de demostrar que son capaces de proceder a la supervisión de todas las compañías aéreas con licencia de Ucrania, cumpliendo plenamente los requisitos vigentes de la OACI.

Bangkok Airways

- (107) Un equipo de expertos europeos efectuó una visita de investigación al Reino de Tailandia del 10 al 13 de marzo de 2009 con el fin de obtener información factual sobre el nivel de seguridad actual de las normas de explotación de la compañía Bangkok Airways, así como sobre las actividades de supervisión de la compañía aérea realizadas por el Departamento de Aviación Civil tailandés (DAC). En particular, la visita tenía como objetivo determinar si alguna de las aeronaves de la compañía era explotada por la compañía Siem Reap Airways International, con licencia de las autoridades competentes del Reino de Camboya, que había sido incluida en el anexo A de la lista comunitaria en virtud del Reglamento (CE) n° 1131/2008 de la Comisión, de 14 de noviembre de 2008 (2).
- (108) El informe muestra que actualmente la compañía aérea detenta el control real de sus operaciones y que todos los miembros del personal poseen la debida licencia de las autoridades competentes de Tailandia. Pone de manifiesto, además, que el DAC tailandés lleva a cabo actividades de supervisión adecuadas de la compañía. Por consiguiente, la Comisión considera que, sobre la base de los criterios comunes, no es preciso adoptar medidas suplementarias en estos momentos.

Compañías aéreas de Camboya

- (109) Las autoridades competentes de Camboya han informado a la Comisión de sus progresos en la aplicación del plan de medidas destinadas a resolver las deficiencias detectadas por la OACI en su último informe del USOAP, centradas en particular en las operaciones de transporte aéreo, a fin de garantizar que la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas de Camboya cumple las normas de la OACI.

(1) DO L 197 de 25.7.2008, p. 36.

(2) DO L 306 de 15.11.2008, p. 47.

- (110) Las autoridades competentes de Camboya han informado a la Comisión de que han suspendido los certificados de operador aéreo de las siguientes compañías aéreas: Siem Reap Airways International en diciembre de 2008 y Camboya Angkor Airways en febrero de 2009. Han confirmado asimismo que todos los certificados de operador aéreo expedidos se hallan actualmente revocados o suspendidos, con excepción de los correspondientes a Helicopter Camboya y Sokha Airlines.
- (111) Siem Reap Airways International ha solicitado que se levante la suspensión de su certificado de operador aéreo. No obstante, dado que las autoridades competentes de Camboya han declarado que aún no han finalizado la evaluación del cumplimiento de los requisitos aplicables, esta compañía aérea debe seguir incluida en el anexo A.

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

- (112) Por carta de 4 de marzo de 2009, el Director General de Aviación Civil de la República Democrática del Congo informó a la Comisión de que algunas compañías aéreas incluidas en la lista del anexo A del Reglamento (CE) nº 1131/2008 de la Comisión habían puesto fin a sus actividades y de que se habían concedido certificados de operador aéreo a las siguientes compañías: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia y Swala Aviation. Las compañías aéreas que todavía siguen explotando servicios aéreos serán objeto de una evaluación con miras a la renovación de sus certificados de operador aéreo.
- (113) En vista de lo anterior, procede actualizar en consecuencia el anexo A de la lista comunitaria e incluir en él a las compañías aéreas a las que las autoridades competentes de la República Democrática del Congo han concedido certificados de operador aéreo. No obstante, al no haberse presentado pruebas que demuestren la revocación, anulación o entrega del certificado de operador aéreo de las compañías aéreas que han puesto fin a sus actividades, ninguna de ellas puede suprimirse de la lista comunitaria.
- (114) Por otra parte, en su carta, el Director General de Aviación Civil de la República Democrática del Congo también pidió a la Comisión que trasladara a la compañía Hewa Bora del anexo A al anexo B para que pudiera volver a explotar la ruta entre Kinshasa y Bruselas con una aeronave de tipo Boeing 767 y marca de matrícula 9Q-CJD. Al no haberse presentado pruebas que acrediten el cumplimiento de las normas de seguridad pertinentes por parte de la compañía y la autoridad responsable de la supervisión normativa y de seguridad, no puede tomarse decisión alguna por el momento y, por ende, Hewa Bora Airways debe seguir incluida en el anexo A.

Compañías aéreas de la República de Angola

- (115) Las autoridades competentes de Angola han propuesto presentar a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea un informe intermedio sobre la aplicación del plan de medidas correctoras que han elaborado para subsanar las deficiencias de seguridad detectadas por la OACI en el marco de su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP). En su presentación de 26 de marzo de 2009, las autoridades

competentes de Angola expusieron en particular los cambios introducidos en su derecho primario y en la legislación de aviación civil, la organización, la estructura y selección de personal, el establecimiento de normas en materia de licencias y formación de personal, operaciones de transporte aéreo y aeronavegabilidad. A este respecto, ya han iniciado el proceso de nueva certificación de todas las compañías establecidas en Angola. Además, las autoridades competentes informaron de los cambios introducidos en su legislación en materia de investigación de accidentes e incidentes.

- (116) Las autoridades competentes de Angola también declararon que la compañía TAAG seguía introduciendo notables cambios en diversos ámbitos, entre ellos los de la explotación, la gestión, la calidad y la racionalización de costes.
- (117) La Comisión toma nota del informe intermedio presentado por las autoridades competentes de Angola y examinará la situación de las compañías aéreas certificadas en Angola en una próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.

Compañías aéreas de la República de Indonesia

- (118) Tras la adopción de la nueva Ley sobre aviación el 12 de enero de 2009, las autoridades competentes de Indonesia remitieron a la Comisión la reglamentación aplicable en materia de seguridad de la aviación civil y material de orientación, así como pormenores actualizados sobre el estado de ejecución del plan de medidas correctoras destinado a resolver los resultados obtenidos por la OACI en el marco de su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).
- (119) A petición de la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia (DGAC), un equipo de expertos europeos efectuó una visita de investigación a Indonesia del 23 al 27 de febrero de 2009. En este contexto, también se realizaron visitas a cuatro compañías aéreas (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia y Ekspres Transportasi Antarbenua) a fin de comprobar que la DGAC de Indonesia podía garantizar la supervisión de seguridad de las mismas de conformidad con las normas pertinentes.
- (120) El informe de la visita muestra que se han logrado notables mejoras en la estructura y el personal de la DGCA, lo cual parece permitir a esta desempeñar adecuadamente sus tareas normativas y de supervisión. No obstante, el informe indica también que, pese a estas mejoras, en estos momentos las actividades de supervisión no se llevan a cabo íntegramente. El actual sistema de actividades de supervisión no hace posible dar una respuesta adecuada a los resultados obtenidos por la DGAC en relación con las compañías indonesias. En particular, a la DGAC no le es posible actualmente determinar la fecha límite para la resolución de un resultado negativo ni la fecha real de resolución; tampoco puede indicar si se ha ampliado el plazo correspondiente. Como consecuencia de ello, se considera que el actual nivel de eficacia de las labores de supervisión de las compañías aéreas indonesias por parte de la DGAC sigue siendo aún insatisfactorio y deben introducirse mejoras.

- (121) La Comisión toma nota de las diferencias de fondo con respecto al anexo 6 del Convenio de Chicago, notificadas por Indonesia a la OACI el 20 de febrero de 2009. Entre dichas diferencias se cuenta la no aplicación de una serie de requisitos de la OACI referentes al anexo 6 que, en algunos casos, repercuten directamente en la seguridad de las operaciones de las compañías aéreas indonesias. La Comisión, sin embargo, también toma nota de que las compañías visitadas por el equipo de expertos europeos disponen (con contadas excepciones en algunas aeronaves concretas) de equipos conformes con los requisitos de la OACI, con carácter voluntario.
- (122) Sobre la base de los criterios comunes, se considera que el actual nivel de eficacia de las actividades de vigilancia efectuadas por la DGAC no hace posible la aplicación, el control y el cumplimiento adecuados de las normas de seguridad pertinentes por parte de las compañías certificadas en Indonesia. Como consecuencia de ello, no es posible por el momento suprimir de la lista comunitaria a ninguna de las compañías aéreas indonesias. La Comisión se mantendrá en estrecho contacto con las autoridades competentes de Indonesia con el fin de volver a evaluar la eficacia de las actividades de vigilancia en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.
- (123) Las autoridades competentes de Indonesia también han suministrado a la Comisión una lista actualizada de las compañías aéreas titulares de un certificado de operador aéreo. En la actualidad, las compañías aéreas certificadas en Indonesia son las siguientes: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspres Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Avia-

tion, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, ALFA Trans Dirgantara y Eastindo. La lista comunitaria ha de actualizarse en consecuencia y estas compañías deben ser incluidas en el anexo A.

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

- (124) Pese a las peticiones específicas de la Comisión, no se han recibido hasta el momento pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras adecuadas por parte de las demás compañías incluidas en la lista comunitaria actualizada el 14 de noviembre de 2008, ni de las autoridades responsables de la supervisión normativa de dichas compañías. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas deben seguir sujetas a una prohibición de explotación (anexo A) o a restricciones de explotación (anexo B), según proceda.
- (125) Las medidas previstas en el presente Reglamento se atienen al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

1. Se sustituye el anexo A por el anexo A del presente Reglamento.
2. Se sustituye el anexo B por el anexo B del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 8 de abril de 2009.

Por la Comisión

Antonio TAJANI

Miembro de la Comisión

ANEXO A

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República de Kazajstán
Air Koryo	Desconocido	KOR	República Popular Democrática de Corea (RPDC)
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	República de Sudán
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	República Islámica de Afganistán
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República de Kazajstán
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	República de Kazajstán
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República de Kazajstán
MOTOR SICH	025	MSI	Ucrania
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Reino de Tailandia
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	República de Kazajstán
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino de Camboya
Silverback Cargo Freighters	Desconocido	VRB	República de Ruanda
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	República de Kazajstán
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucrania
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucrania
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrania
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Angola
AEROJET	Desconocido	Desconocido	República de Angola
AIR26	Desconocido	Desconocido	República de Angola
AIR GEMINI	02/2008	Desconocido	República de Angola
Air Gicango	Desconocido	Desconocido	República de Angola

⁽¹⁾ 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)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
AIR JET	Desconocido	Desconocido	República de Angola
AIR NAVE	Desconocido	Desconocido	República de Angola
ALADA	Desconocido	Desconocido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	Desconocido	Desconocido	República de Angola
Diexim	Desconocido	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	Desconocido	Desconocido	República de Angola
HELIANG	Desconocido	Desconocido	República de Angola
HELIMALONGO	11/2008	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	Desconocido	Desconocido	República de Angola
RUI & CONCEICAO	Desconocido	Desconocido	República de Angola
SAL	Desconocido	Desconocido	República de Angola
SONAIR	14/2008	Desconocido	República de Angola
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Benín
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Desconocido	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	República de Benín
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Desconocido	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	República de Benín
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Desconocido	República de Benín
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Desconocido	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República de Benín

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	República Democrática del Congo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Firma ministerial (<i>Ordonnance</i> no 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGO-LAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	República Democrática del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconocido	CEL	Guinea Ecuatorial
EGAMS	Desconocido	EGM	Guinea Ecuatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea Ecuatorial
General work aviacion	002/ANAC	n/a	Guinea Ecuatorial
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Guinea Ecuatorial
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Guinea Ecuatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconocido	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Desconocido	República de Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconocido	República de Indonesia
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Desconocido	República de Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconocido	República de Indonesia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENEBANGAN	135-031	Desconocido	República de Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Desconocido	República de Indonesia
DABI AIR	135-030	Desconocido	República de Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República de Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Desconocido	República de Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República de Indonesia
EASTINDO	135-038	Desconocido	República de Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Desconocido	República de Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	República de Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	República de Indonesia
KAL STAR	121-037	Desconocido	República de Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República de Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Desconocido	República de Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República de Indonesia
LINUS AIRWAYS	121-029	Desconocido	República de Indonesia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	República de Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconocido	República de Indonesia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Desconocido	República de Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República de Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
METRO BATAVIA	121-007	BTV	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	República de Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Desconocido	República de Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconocido	República de Indonesia
SMAC	135-015	SMC	República de Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República de Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconocido	República de Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconocido	República de Indonesia
TRAVEL EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República de Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconocido	República de Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	República de Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República de Indonesia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	República de Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
Avia Traffic Company	23	AVJ	República Kirguisa
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	República Kirguisa

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Click Airways	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	Desconocido	República Kirguisa
Golden Rule Airlines	22	GRS	República Kirguisa
ITEK Air	04	IKA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
Kyrgyzstan	03	LYN	República Kirguisa
MAX Avia	33	MAI	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	Desconocido	República Kirguisa
Sky Gate International Aviation	14	SGD	República Kirguisa
Sky Way air	21	SAB	República Kirguisa
Tenir Airlines	26	TEB	República Kirguisa
Trast Aero	05	TSJ	República Kirguisa
VALOR AIR	07	Desconocido	República Kirguisa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades responsables de la supervisión normativa de la República Gabonesa, salvo Gabon Airlines y Afrijet, en particular:			República Gabonesa
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	República Gabonesa
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	República Gabonesa
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
AIR RUM, Ltd	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONA LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Desconocido	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconocido	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Suazilandia
AERO AFRICA (PTY) LTD	Desconocido	RFC	Suazilandia
Jet Africa Suazilandia	Desconocido	OSW	Suazilandia
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Desconocido	RSN	Suazilandia
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Desconocido	Desconocido	Suazilandia
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconocido	SWX	Suazilandia
SUAZILANDIA AIRLINK	Desconocido	SZL	Suazilandia

ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		República Gabonesa	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50; 1 aeronave de tipo Falcon 900	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	República Gabonesa
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras
GABON AIRLINES ⁽²⁾	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda la flota salvo: TR-LHP	República Gabonesa

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

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

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