

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 nº 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | AEB | República de Benín |
| AFRICA AIRWAYS | Desconocido | AFF | República de Benín |
| ALAFIA JET | PEA nº 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS | N/A | República de Benín |
| BENIN GOLF AIR | PEA nº 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS. | BGL | República de Benín |
| BENIN LITTORAL AIRWAYS | PEA nº 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS. | LTL | República de Benín |
| COTAIR | PEA nº 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS. | COB | República de Benín |
| ROYAL AIR | PEA nº 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS | BNR | República de Benín |
| TRANS AIR BENIN | PEA nº 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | TNB | República de Benín |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República 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 Antarabenua, 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° 590/2010 (DO L 170 de 6.7.2010, p. 15).»