

REGLAMENTO (UE) N° 273/2010 DE LA COMISIÓN**de 30 de marzo de 2010****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 Unión Europea y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión, 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⁾.
- (2) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, algunos Estados miembros han comunicado a la Comisión información pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. También algunos países terceros han comunicado información pertinente. Por 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 imponérseles una prohibición de explotación dentro de la Unión Europea o modificarse las condiciones de esa prohibición en el caso de las compañías ya incluidas en la lista comunitaria.
- (4) La Comisión, además, 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 efectuar en un plazo de diez días hábiles una presentación oral de su posición ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea establecido por el Reglamento (CE) n° 3922/91, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil ⁽³⁾.
- (5) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de las compañías aéreas afectadas fueron también consultadas por la Comisión y, en algunos casos, por algunos Estados miembros.

- (6) El Comité de Seguridad Aérea ha oído las presentaciones de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) y de la Comisión sobre los proyectos de asistencia técnica desarrollados en países afectados por el Reglamento (CE) n° 2111/2005. Se ha informado a dicho Comité de las peticiones de más asistencia técnica y más cooperación a fin de mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil para resolver cualquier incumplimiento de las normas internacionales aplicables.
- (7) El Comité de Seguridad Aérea, asimismo, ha sido informado de las medidas de ejecución adoptadas por la AESA y los Estados miembros para seguir garantizando la aeronavegabilidad y las tareas de mantenimiento de las aeronaves matriculadas en la Unión Europea y explotadas por compañías aéreas certificadas por autoridades de aviación civil de terceros países.
- (8) Procede modificar el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consecuencia.

Compañías aéreas de la Unión Europea

- (9) Sobre la base de la información obtenida de las inspecciones en pista realizadas a las aeronaves de algunas compañías de la Unión Europea en el marco del Programa SAFA, así como de otras inspecciones y auditorías en ámbitos específicos llevadas a cabo por sus respectivas autoridades nacionales de aviación, algunos Estados miembros han adoptado medidas de ejecución, de las cuales han informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Dichas medidas son las siguientes: las autoridades competentes de España iniciaron el 12 de marzo de 2010 un procedimiento para la suspensión del Certificado de Operador Aéreo (AOC) de la compañía aérea Baleares Link Express, y suspendieron el AOC de Euro Continental el 12 de enero de 2010; las autoridades competentes de Alemania suspendieron el AOC de Regional Air Express a partir del 28 de enero de 2010; las autoridades competentes del Reino Unido informaron de que el AOC de la compañía Trans Euro Air Limited había sido suspendido el 8 de diciembre de 2009; las autoridades competentes de Eslovaquia informaron por escrito de que el AOC de la compañía Air Slovakia había sido suspendido el 1 de marzo de 2010.
- (10) Por último, las autoridades competentes de Letonia manifestaron al Comité de Seguridad Aérea que, debido a su profunda preocupación por la seguridad de las operaciones y el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves del tipo IL-76 operadas por la compañía Aviation Company Inversija, el 26 de febrero de 2010 decidieron retirar el AOC de esa compañía, el cual se suspendió el 16 de marzo de 2010.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.⁽³⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

Air Koryo

- (11) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 1543/2006, la Comisión ha recabado información detallada sobre las medidas adoptadas tanto por las autoridades competentes de la República Popular Democrática de Corea (GACA) responsables de la supervisión normativa de la compañía Air Koryo como por esta última a fin de subsanar las deficiencias de seguridad descritas en el Reglamento (CE) n° 474/2006.
- (12) En diciembre de 2008, la Comisión se puso en comunicación con GACA solicitándole un plan de medidas correctivas de Air Koryo que acreditase que esa compañía había corregido las graves deficiencias de seguridad detectadas durante las inspecciones en pista previas a su inclusión en el anexo A de la lista de compañías aéreas cuya explotación está prohibida en la Unión Europea. Además, la Comisión pidió información que demostrase que GACA había ejercido una adecuada supervisión de Air Koryo de conformidad con las disposiciones de la OACI.
- (13) En junio de 2009, GACA respondió enviando varios documentos que contestaban en detalle a las preguntas planteadas. Siguió un intercambio de información entre la Comisión y GACA, que permitió aclarar las condiciones actuales de seguridad operacional en la República Popular Democrática de Corea.
- (14) Los documentos facilitados por GACA y las discusiones entre la República Popular Democrática de Corea y la Comisión han puesto de manifiesto que, en relación con la aeronave Tupolev Tu 204-300, Air Koryo está en condiciones de demostrar que dicha aeronave puede ser operada de manera plenamente conforme con las normas internacionales de seguridad, incluido el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones, y que GACA puede asumir la supervisión de la compañía de conformidad con las normas internacionales.
- (15) En cuanto a los demás tipos de aeronaves de la flota de Air Koryo, GACA confirmó que no cumplen íntegramente las normas internacionales que regulan el equipo de las aeronaves, en particular, el EGPWS, y que no autoriza a dichas aeronaves a realizar operaciones en el espacio aéreo europeo.
- (16) A lo largo del período, GACA reaccionó con diligencia y buena disposición a las solicitudes de información de la Comisión. Air Koryo realizó una presentación ante el Comité de Seguridad Aérea el 18 de marzo de 2010, en la cual se puso de manifiesto la evaluación positiva de la compañía.
- (17) Como consecuencia de lo expuesto, y sobre la base de los criterios comunes, procede permitir a Air Koryo la explotación de las dos aeronaves del tipo Tupolev Tu-204 con marcas de matrícula P-632 y P-633 en la Unión

Europea sin restricciones operativas. No obstante, dado que el resto de la flota incumple las prescripciones de la OACI, no debe permitirse su explotación en la Unión Europea hasta que éstas se cumplan íntegramente. Por lo tanto, sobre la base de los criterios comunes, Air Koryo debe ser incluida en el anexo B, y su acceso a la UE limitarse a las dos aeronaves del tipo Tupolev Tu-204.

Compañías aéreas de Suazilandia

- (18) Las autoridades competentes de Suazilandia aportaron pruebas documentales de la retirada del AOC y la licencia de explotación a las siguientes compañías aéreas: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd y Swazi Express Airways. Estas compañías pusieron fin a sus actividades el 8 de diciembre de 2009.
- (19) En vista de lo expuesto, y sobre la base de los criterios comunes, las compañías aéreas citadas, con licencia de Suazilandia, deben retirarse del anexo A.

Bellview Airlines

- (20) Hay pruebas fehacientes de que Bellview Airlines, certificada en Nigeria, incurre en deficiencias graves, como demuestran los resultados de las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades competentes de Francia y la Agencia Europea de Seguridad Aérea.
- (21) Las autoridades competentes de Francia (DGAC) informaron a la Comisión de que la citada compañía aérea tenía en su flota dos aeronaves Boeing 737-200 con marcas de matrícula F-GHXX y F-GHXL, cuyos certificados de aeronavegabilidad expiraron en mayo y agosto de 2008 respectivamente. Por consiguiente, esas aeronaves ya no se encuentran en situación de aeronavegabilidad.
- (22) La Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) informó a la Comisión DE que la autorización-Parte 145 ref. EASA.145.0172, expedida a dicha empresa, fue suspendida el 8 de mayo de 2009 con efectos inmediatos, debido a deficiencias de seguridad no resueltas que reducían el nivel de seguridad y ponían gravemente en peligro la seguridad de los vuelos, y que se está considerando actualmente su revocación.
- (23) Existen pruebas de que Bellview Airlines, certificada en Nigeria, ha retomado las operaciones de la compañía Bellview Airlines certificada en Sierra Leona, que había sido incluida en el anexo A el 22 de marzo de 2006 ⁽¹⁾ y retirada del mismo el 14 de noviembre de 2008 ⁽²⁾, después de que las autoridades competentes de Sierra Leona informaran a la Comisión de la revocación de su AOC.

⁽¹⁾ Considerandos 75 a 86 del Reglamento (CE) n° 474/2006, de 22 de marzo de 2006 (DO L 84 de 23.3.2006, pp. 19-21).

⁽²⁾ Considerando 21 del Reglamento (CE) n° 1131/2008, de 14 de noviembre de 2008 (DO L 306 de 15.11.2008, p. 49).

- (24) La aeronave Boeing B737-200 con marca de matrícula 5N-BFN sufrió un trágico accidente en Lagos el 22 de octubre de 2005, que causó 117 muertos y la pérdida del aparato. Las autoridades competentes de Nigeria no han facilitado información sobre dicho accidente ni publicado informe de investigación alguno sobre el mismo.
- (25) A la vista de las deficiencias comentadas, la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Nigeria, expresándoles su grave preocupación por la seguridad de las operaciones y la aeronavegabilidad de Bellview Airlines y pidiendo aclaraciones sobre la situación actual y las medidas adoptadas por las autoridades y la compañía para subsanar dichas deficiencias.
- (26) El 19 de febrero de 2010 las autoridades competentes de Nigeria señalaron que el operador posee un AOC, pero ha puesto fin a sus operaciones. Sin embargo, no indicaron la situación de los certificados de la compañía aérea ni de sus aeronaves.
- (27) Bellview Airlines solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea, petición que fue atendida el 18 de marzo de 2010, fecha en que la compañía compareció ante el Comité, asistida por las autoridades competentes de Nigeria. Bellview Airlines aportó un AOC válido hasta el 22 de abril de 2010, manifestando que dicho AOC había sido suspendido tras la retirada de todas las aeronaves mencionadas en el mismo. Las autoridades competentes de Nigeria declararon que, de conformidad con la normativa nigeriana aplicable, la validez del AOC había expirado el 4 de diciembre de 2009, 60 días después del fin de las operaciones de la última aeronave, pero no acreditaron que hubiese sido suspendido o revocado. Por este motivo, se pidió a las autoridades competentes de Nigeria que aportaran urgentemente confirmación por escrito de a) el acto administrativo de suspensión o revocación del AOC de Bellview Airline; b) confirmación de que la compañía está siendo (nuevamente) certificada por la Autoridad de Aviación Civil de Nigeria; c) el compromiso formal de la Autoridad de Aviación Civil de Nigeria de notificar a la Comisión los resultados de la auditoría de (nueva) certificación previa a la expedición de un AOC.
- (28) Las autoridades competentes de Nigeria presentaron la información solicitada el 25 de marzo de 2010. Por lo tanto, sobre la base de los criterios comunes, se entiende que no son necesarias nuevas actuaciones en estos momentos.
- Compañías aéreas de Egipto**
- (29) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 1144/2009 ⁽¹⁾, las autoridades competentes de Egipto han presentado cuatro informes mensuales que cubren los meses de noviembre y diciembre de 2009, y enero y febrero de 2010, en los cuales describen la ejecución del plan verificado por ellas. Tras dichos informes, que se centraron en las inspecciones en pista de las aeronaves de Egypt Air, el 18 de noviembre se transmitieron los informes de auditoría sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad y operaciones de vuelo y tierra.
- (30) Las autoridades competentes de Egipto se han comprometido a seguir facilitando información relativa al archivo satisfactorio de los resultados de las inspecciones en pista realizadas previamente a las aeronaves de Egypt Air en 2008, 2009 y 2010. A tal fin, también se han puesto en contacto por correspondencia con algunos Estados miembros en los que Egypt Air había sido objeto de inspecciones en pista. El proceso de archivo está en curso y se verificará con carácter periódico.
- (31) En cumplimiento del Reglamento (CE) n° 1144/2009 ⁽²⁾, la Agencia Europea de Seguridad Aérea realizó una visita con asistencia de los Estados miembros entre el 21 y el 25 de febrero de 2010. Durante esta visita se evaluó también la supervisión ejercida por la Autoridad de Aviación Civil de Egipto (AACE), tanto en general como respecto del seguimiento de la aplicación del plan de medidas correctivas y el archivo progresivo de los resultados por parte de Egypt Air. La visita demostró que la AACE estaba en condiciones de cumplir sus obligaciones emanadas de la normativa de la OACI en relación con la supervisión de los operadores a los que expide el Certificado de Operador Aéreo, y encontró algunos aspectos susceptibles de mejora: en especial, con respecto a un sistema coherente de seguimiento de los resultados de sus propias actividades de supervisión, así como en relación con la formación de los empleados a cargo de la expedición de licencias al personal.
- (32) La visita demostró que Egypt Air está ejecutando actualmente el plan de medidas correctivas. En general, no se han detectado vulneraciones importantes de las normas de la OACI. La Comisión reconoce los esfuerzos realizados por la compañía para corregir su situación en materia de seguridad. Sin embargo, dado al alcance del plan de medidas correctivas de la compañía aérea y la necesidad de aportar soluciones permanentes y sostenibles para las numerosas deficiencias de seguridad observadas, la Comisión pide a las autoridades competentes de Egipto que sigan informando mensualmente sobre la verificación de la aplicación del plan de medidas correctivas, incluidas las relativas a los resultados de la visita de evaluación, así como sobre todas las actividades de supervisión que ejerzan sobre dicha compañía en los ámbitos del mantenimiento, la aeronavegabilidad y las operaciones.
- (33) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo por parte de Egypt Air de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de esta compañía con arreglo al Reglamento (CE) n° 351/2008.
- (34) La visita de evaluación se extendió también a otras compañías aéreas egipcias. Se ha informado de problemas de seguridad importantes en dos de ellas: AlMasria Universal Airlines y Midwest Airlines.

⁽¹⁾ DO L 312 de 27.11.2009, p. 16.

⁽²⁾ DO L 312 de 27.11.2009, p. 16.

- (35) Por lo que respecta a AlMasria Universal Airlines, se han señalado importantes deficiencias en los aspectos de operaciones de vuelo y formación, en particular, en relación con las cualificaciones de algunos gestores de operaciones. Esto es especialmente importante en caso de expansión de la flota.
- (36) Mediante carta de 3 de marzo de 2010, se invitó a la compañía aérea AlMasria Universal Airlines a que presentara sus observaciones ante el Comité de Seguridad Aérea. AlMasria realizó su presentación el 17 de marzo de 2010, y en ella se refirió a las medidas correctivas que había adoptado en relación con las deficiencias detectadas durante la visita de evaluación. Dada la prevista expansión de la flota de la compañía, la Comisión pide a las autoridades de Egipto que remitan informes mensuales sobre la verificación de la aplicación de dichas medidas, y que faciliten información sobre todas las actividades de supervisión de la AACE en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad, el mantenimiento y las operaciones de dicha compañía.
- (37) Los Estados miembros verificarán el cumplimiento efectivo por AlMasria de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de esa compañía con arreglo al Reglamento (CE) nº 351/2008.
- (38) En el caso de Midwest Airlines, las autoridades competentes de Italia han aportado pruebas fehacientes de deficiencias de seguridad en relación con el control de masa y equilibrio en un vuelo de dicha compañía. Ese descubrimiento motivó la denegación del permiso de operación de un vuelo de la compañía ⁽¹⁾. Además, durante la visita de evaluación se detectaron otras deficiencias significativas con efectos sobre la seguridad en las áreas de la gestión operacional y el mantenimiento, el control operacional y la formación de tripulantes, así como en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. En consecuencia, sobre la base de los criterios comunes, se entiende que la citada compañía no puede garantizar la explotación y el mantenimiento con arreglo a las normas de la OACI. La Autoridad de Aviación Civil de Egipto informó durante la visita que había tomado medidas para suspender las operaciones de Midwest Airlines.
- (39) Por carta de 3 de marzo de 2010, se invitó a la compañía aérea Midwest Airlines a que presentara sus observaciones ante el Comité de Seguridad Aérea. Las autoridades competentes de Egipto acreditaron el 15 de marzo de 2010 que se había revocado el AOC de dicha compañía con efectos a partir del 28 de febrero del mismo año.
- (40) A la vista de las actuaciones de la AACE, no son necesarias nuevas medidas. Se pide a la AACE que informe a

la Comisión de los procedimientos y resultados de una nueva certificación previos a la expedición de un AOC a dicha compañía.

Iran Air

- (41) En aplicación del Reglamento (CE) nº 715/2008, los Estados miembros siguieron verificando el cumplimiento efectivo por parte de Iran Air de las normas de seguridad pertinentes, realizando periódicamente inspecciones en pista de sus aeronaves cuando éstas aterrizaban en los aeropuertos de la UE. En 2009, Austria, Francia, Alemania, Suecia, Italia y el Reino Unido comunicaron haber realizado tales inspecciones. Los resultados de éstas mostraron un acusado deterioro del grado de cumplimiento de las normas internacionales de seguridad durante ese año.
- (42) La Comisión solicitó información a las autoridades competentes y a la compañía con el fin de comprobar cómo se estaban resolviendo las deficiencias detectadas. Iran Air presentó un plan de acción en febrero de 2010 en el que se reconocían fallos en el plan anterior, aunque se indicaban sus causas y se definían actuaciones específicas para subsanarlos.
- (43) Sin embargo, la información suministrada por las autoridades competentes de Irán (CAO-IRI) responsables de la supervisión normativa de Iran Air no permite acreditar la adopción de medidas eficaces para subsanar las deficiencias detectadas por las inspecciones del programa SAFA. Tampoco CAO-IRI ha podido demostrar haber tomado medidas adecuadas en relación con el importante índice de accidentes de las aeronaves matriculadas en Irán y explotadas por compañías aéreas certificadas por CAO-IRI.
- (44) Por otra parte, la documentación presentada por CAO-IRI en febrero de 2010 ponía de manifiesto la ausencia de actividad de supervisión de Iran Air en el ámbito del mantenimiento y las inspecciones en vuelo, y la inexistencia de un sistema eficaz para la resolución de los importantes problemas de seguridad detectados. Además, los datos sobre accidentes e incidentes facilitados por CAO-IRI indican un significativo número de sucesos graves que han afectado a las aeronaves de Iran Air en los 11 meses precedentes, de los cuales más de la mitad se relacionan con aeronaves Fokker 100. Sin embargo, la documentación no acredita actuaciones de seguimiento por parte de CAO-IRI.
- (45) En marzo de 2010, CAO-IRI facilitó información que demostraba que se habían realizado inspecciones sobre el cumplimiento por parte de Iran Air de las disposiciones aplicables en materia de mantenimiento, aunque se encontraron problemas en el control de motores y el rendimiento del sistema de calidad de la compañía.

⁽¹⁾ La Autoridad de Aviación Civil de Italia (ENAC) informó a Midwest Airlines el 5.2.2010 sobre estas deficiencias de seguridad que motivaron la revocación de la autorización de dicho vuelo.

(46) El 17 de marzo de 2010, en la reunión del Comité de Seguridad Aérea, Iran Air reconoció el empeoramiento de los niveles de seguridad, pero manifestó que había creado un Centro de Control de Mantenimiento y un Consejo de Revisión del Mantenimiento para abordar los problemas de aeronavegabilidad, que había mejorado la formación en seguridad en todas las divisiones de la compañía, que había mejorado la actividad del Departamento de Seguridad y Aseguramiento de la Calidad, y que había creado comités de seguridad en las divisiones de la compañía. También se había efectuado una amplia revisión del organigrama a fin de garantizar mejor la seguridad de las operaciones. Los resultados de las inspecciones en pista realizadas en las aeronaves de Iran Air desde febrero de 2010 ponen de manifiesto una clara mejora del comportamiento de la compañía aérea en materia de seguridad.

(47) Teniendo en cuenta la notable mejora observada últimamente en los resultados de SAFA, el reconocimiento por parte de Iran Air de la necesidad de introducir mejoras y los pasos dados para subsanar los problemas de seguridad observados, la Comisión considera que, debido al alto número de incidentes sufridos por las aeronaves Fokker 100, la explotación de éstas en la Unión Europea debe ser suspendida. Con respecto a los demás tipos de aeronaves de la flota de Iran Air (presentación de CAO/IRI del 10 de marzo de 2010), es decir, Boeing 747, Airbus A300, A310 y A320, no procede permitir que sus operaciones excedan de los niveles actuales (frecuencias y destinos) hasta que se haya acreditado suficientemente, a juicio de la Comisión, que se han resuelto las deficiencias de seguridad observadas.

(48) Por estas razones, y sobre la base de los criterios comunes, se entiende que procede incluir a la compañía en el anexo B, permitiéndole operar en la Unión Europea a condición de que sus operaciones se limiten estrictamente a su nivel actual (frecuencias y destinos) y se realicen con las aeronaves utilizadas actualmente. En cuanto a la flota de Fokker 100, no se debe permitir su explotación en la Unión Europea.

(49) La Comisión continuará supervisando estrechamente el funcionamiento de Iran Air. Los Estados miembros verificarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes dando prioridad a la mejora de las inspecciones en pista de las aeronaves de dicha compañía, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 351/2008. La Comisión, en cooperación con los Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea, tiene la intención de verificar la correcta aplicación de las medidas anunciadas por CAO-IRI e Iran Air mediante una visita sobre el terreno que tendrá lugar antes de la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.

Compañías aéreas de Sudán

(50) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de Sudán (AACS) no se han mostrado capaces de subsanar suficientemente los significativos resultados de la auditoría del USOAP de la OACI realizada en Sudán en noviembre de 2006. La AACS notificó a la Comisión en marzo de 2008 que, en las áreas de operaciones, aeronavegabilidad y licencias de personal, todos los resultados significativos habían sido archivados o subsanados. En diciembre de 2009, la AACS notificó a la Comisión que el 70 % de los resultados del USOAP habían sido corregidos con arreglo a las recomendaciones de la OACI.

(51) Sin embargo, la información facilitada por la AACS a la Comisión en diciembre de 2009 y marzo de 2010 muestra que un importante número de resultados no se habían subsanado, o bien que las medidas adoptadas no habían sido eficaces. En particular, sigue habiendo insuficiencias en las áreas de la formación y cualificación de los inspectores de operaciones de vuelo y la posesión por los operadores de un manual de formación homologado.

(52) Además, poco tiempo antes del siniestro del Boeing 707, con matrícula ST-AKW, una auditoría realizada por la AACS sobre Azza Air Transport en octubre de 2009 descubrió que la compañía no había aplicado medidas de seguridad significativas en el área de la formación, uno de los principales resultados de la auditoría de la OACI. La AACS confirmó que había renovado anualmente el AOC desde su expedición inicial en 1996.

(53) El 10 de diciembre de 2009, la AACS informó a la Comisión de que el AOC de la compañía Air West Company Ltd le había sido devuelto en julio de 2008 y que, por lo tanto, Air West había dejado de ser titular de un AOC en la República de Sudán. En consecuencia, teniendo en cuenta que el operador no dispone ya de AOC y que, por lo tanto, su licencia de explotación no puede considerarse válida, Air West Ltd ha perdido su condición de «compañía aérea».

(54) Dada la falta de avances en la aplicación de las medidas correctivas derivadas de la auditoría del USOAP y el hecho de que la AACS no ha garantizado la eficaz aplicación de las actuaciones correctivas notificadas, sobre la base de los criterios comunes se entiende que la AACS no ha demostrado estar en condiciones de aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, motivo por el cual todas las compañías aéreas certificadas en la República de Sudán han de ser objeto de una prohibición de explotación y ser incluidas en el anexo A.

Compañías aéreas de Albania

- (55) Tras revisarse la situación de Albanian Airlines MAK en noviembre de 2009, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1144/2009 ⁽¹⁾, se encomendó a la Agencia Europea de Seguridad Aérea llevar a cabo una exhaustiva inspección de normalización en Albania, inspección que tuvo lugar en enero de 2010. El informe final, presentado el 7 de marzo de 2010, reveló importantes deficiencias en todas las áreas auditadas: 13 incumplimientos en aeronavegabilidad, de los cuales 6 afectaban a la seguridad; 13 incumplimientos en materia de licencias y aptitud física, incluidos 3 que afectaban a la seguridad; 9 incumplimientos en operaciones aéreas, de los cuales 6 que afectaban a la seguridad. Además, se descubrió un peligro inmediato para la seguridad en relación con el AOC de uno de los dos titulares de dichos certificados, que se resolvió durante la visita tras una inmediata medida correctiva de las autoridades competentes de Albania.
- (56) Las autoridades competentes de Albania (DGCA) fueron invitadas a facilitar información al Comité de Seguridad Aérea, ante el cual comparecieron el 18 de marzo de 2010.
- (57) El Comité de Seguridad Aérea tomó nota de que DGCA ha presentado un plan de acción a la AESA. Se pide a DGCA que se cerciore de que dicho plan de acción es aceptable para la AESA y se le insta a que tome las medidas necesarias para aplicarlo con eficacia, dando prioridad a la resolución de las deficiencias detectadas por la AESA, que se convertirán en motivo de preocupación si no se corrigen rápidamente.
- (58) Dada la urgente necesidad de subsanar las deficiencias de seguridad observadas en Albania, en caso de que DGCA no tome medidas exhaustivas y eficaces la Comisión se verá obligada a ejercer sus responsabilidades en aplicación del artículo 21 del Acuerdo Multilateral entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, Albania, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Islandia, Montenegro, Noruega, Rumanía, Serbia y la Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo sobre la creación de una Zona Europea Común de Aviación (ZECA), sin perjuicio de cualesquier otras medidas derivadas del Reglamento (CE) n° 2111/2005.

Compañías aéreas de Angola

TAAG Angola Airlines

- (59) TAAG Angolan Airlines está autorizada a operar en Portugal solamente con las aeronaves Boeing 777-200 con

marcas de matrícula D2-TED, D2-TEE, D2-TEF y las cuatro aeronaves Boeing B-737-700 con marcas de matrícula D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH y D2-TBJ en las condiciones especificadas en el considerando 88 del Reglamento (CE) n° 1144/2009 ⁽²⁾. La Comisión pidió a las autoridades competentes de Angola (INAVIC, instituto nacional de aviación civil) que facilitaran información sobre la supervisión de la compañía TAAG Angola Airlines, en particular sobre la supervisión reforzada de los vuelos a Portugal y sus resultados.

- (60) El INAVIC informó al Comité de Seguridad Aérea de que ha seguido reforzando la vigilancia permanente de TAAG Angolan Airlines, con 34 inspecciones previstas en 2009. Además, se han llevado a cabo sistemáticamente inspecciones en pista previas a todo vuelo con destino a Europa.
- (61) TAAG Angolan Airlines pidió ser oída por el Comité de Seguridad Aérea a fin de informarle sobre su situación actual, y compareció ante el mismo el 18 de marzo de 2010. La compañía informó de que había recobrado la condición de miembro de la IATA en diciembre de 2009, y facilitó amplia información al Comité en la que demostraba el buen desempeño de sus operaciones con destino a Lisboa, basándose en lo cual solicitaba autorización para reanudar sus operaciones al resto de la UE.
- (62) Las autoridades competentes de Portugal (INAC) aportaron su evaluación de los resultados de las inspecciones en pista de TAAG Angolan Airlines desde la reanudación de las operaciones a Lisboa. INAC comunicó que se habían realizado aproximadamente 200 inspecciones desde el 1 de agosto de 2009. Las inspecciones no han revelado problemas de seguridad, de modo que INAC está plenamente satisfecha en relación con las operaciones de TAAG Angolan Airlines con origen y destino en Lisboa, por lo que puede recomendar su ampliación al resto de la UE.
- (63) La compañía aérea informó también de que está invirtiendo en la mejora del equipamiento de sus flotas de Boeing B737-200 para instalar EGPWS, ELT406, capacidad RVSM, puerta de cabina de vuelo, registrador digital de vuelo y radar meteorológico digital a bordo, de conformidad con las normas internacionales de seguridad, aunque este proceso, todavía en curso, no se ha completado para toda la flota. La compañía comunicó también su intención de eliminar las aeronaves Boeing B747-300, en particular, por su menor fiabilidad operacional.

⁽¹⁾ Considerandos 10 a 16 del Reglamento (CE) n° 1144/2009, de 26 de noviembre de 2009 (DO L 312 de 27.11.2009, p. 17).

⁽²⁾ DO L 312 de 27.11.2009, p. 24.

(64) En consecuencia, sobre la base de los criterios comunes, y teniendo en cuenta la recomendación mencionada en el punto 62, así como los resultados positivos de las inspecciones en pista de las aeronaves de esta compañía, procede mantener a TAAG Angolan Airlines en el anexo B por lo que respecta a las tres aeronaves de tipo Boeing B777 con marcas de matrícula D2-TED, D2-TEE y D2-TEF y las cuatro aeronaves de tipo Boeing B737-700 con marcas de matrícula D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH y D2-TBJ, y que se deben eliminar las actuales restricciones que afectan a las operaciones de dichas aeronaves con origen o destino en Lisboa. Sin embargo, las operaciones de TAAG Angolan Airlines en la Unión Europea deben estar sujetas a una adecuada verificación del cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dándose prioridad a las inspecciones en pista de las aeronaves de dicha compañía de conformidad con el Reglamento (CE) n° 351/2008.

Supervisión global de la seguridad de las compañías aéreas de Angola

(65) INAVIC señaló nuevos avances en la resolución de los resultados pendientes tras la última visita de evaluación de la seguridad realizada por la UE en junio de 2009. En particular, INAVIC actualizó la normativa de seguridad aérea de Angola para reflejar las últimas modificaciones de las normas de la OACI, reforzó su programa de vigilancia y contrató a dos nuevos inspectores de operaciones de vuelo cualificados.

(66) INAVIC informó también de los progresos realizados en la nueva certificación de las compañías aéreas angoleñas, proceso cuya finalización está prevista para fines de 2010, fecha en la cual, según INAVIC, dichas compañías deberán poner fin a sus operaciones si no reciben una nueva certificación conforme a la normativa nacional de seguridad aérea. Sin embargo, aparte de TAAG Angolan Airlines, ninguna otra compañía aérea ha recibido nueva certificación.

(67) INAVIC informó que durante el proceso de nueva certificación, las actividades de supervisión de algunas compañías aéreas han puesto de manifiesto problemas de seguridad y vulneraciones de la normativa de seguridad vigente, lo que ha motivado la adopción de las medidas de ejecución adecuadas. Así pues, en diciembre de 2009 se revocó el AOC de Air Gemini, y en febrero de 2010, los AOC de PHA y SAL. En febrero de 2010 se suspendieron los AOC de Giraglobo, Mavewa y Airnave. Sin embargo, INAVIC no ha aportado pruebas documentales de la revocación de esos certificados.

(68) La Comisión insta a INAVIC a proseguir con determinación la nueva certificación de las compañías aéreas angoleñas, tomando debidamente en consideración los problemas potenciales de seguridad detectados en este proceso. Sobre la base de los criterios comunes, se entiende que todas las demás compañías aéreas bajo responsabili-

dad de INAVIC (Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair y Sonair, así como Air Gemini, PHA, SAL) deben permanecer en el anexo A.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

(69) Las autoridades competentes de la Federación de Rusia informaron a la Comisión el 19 febrero 2010 de una modificación de su decisión de 25 de abril de 2008, por la cual las aeronaves inscritas en el AOC de trece compañías rusas no podían realizar operaciones con destino a la Unión Europea. Estas aeronaves no estaban equipadas para realizar vuelos internacionales con arreglo a las normas de la OACI (no contaban con TAWS/E-GPWS) y/o su certificado de aeronavegabilidad había expirado y/o no había sido renovado.

(70) Según la nueva decisión, las siguientes aeronaves no podrán realizar operaciones con destino u origen en la Unión Europea ni dentro de su territorio:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.

b) Atlant-Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 y RA-85682.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 y RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 y RA-88300; Yak-40K: RA-21505 y RA-98109; Yak-42D: RA-42437; todos los helicópteros Kamov Ka-26 (22) (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-8 (49) (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-171 (11) (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-2 (8) (matrícula desconocida); el único helicóptero EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 y RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: la aeronave de tipo TU-154M RA-85682, que anteriormente figuraba en el AOC de Krasnoyarsky Airlines, del que fue retirada en 2009, la explota en la actualidad otra compañía aérea certificada en la Federación de Rusia.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, and RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; todas las de tipo TU-134 (matrículas desconocidas); todos los Antonov An-24 (matrícula desconocida); todas las de tipo An-2 (matrículas desconocidas); todos los helicópteros Mi-2 (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mi-8 (matrícula desconocida).

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 y RA-85690.

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374 y RA-42433; todos los Tupolev TU-134A, entre los que figuran: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 y RA-65973; todos los Antonov AN-24RV, entre los que figuran: RA-46625 y RA-47818; las aeronaves de tipo AN24RV con marcas de matrícula RA-46625 y RA-47818 están siendo explotadas actualmente por otra compañía rusa.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (las aeronaves RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 y RA-85432 no están en explotación actualmente por razones económicas).
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; todos los TU-134 (25): RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, y RA-65977; las aeronaves RA-65143 y RA-65916 las explota otra compañía rusa; todos los (1) TU-134B: RA-65726; todos los Yakovlev Yak-40 (10): RA-87348 (actualmente no está en explotación por razones económicas), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 y RA-88280; todos los helicópteros Mil-26: (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mil-10: (matrícula desconocida); todos los helicópteros Mil-8 (matrícula desconocida); todos los helicópteros AS-355 (matrícula desconocida); todos los helicópteros BO-105 (matrícula desconocida); Las aeronaves de tipo AN-24B: RA-46388, las aeronaves RA-46267 y RA-47289 y las aeronaves de tipo AN-24RV (RA-46509, RA-46519 y RA-47800) las explota otra compañía rusa.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, las aeronaves RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 y RA-65555 las explota otra compañía rusa; TU-214: RA-64504 y RA-64505 las explota otra compañía rusa; Ilyushin IL-18: RA-75454 y RA-75464 las explota otra compañía rusa; las aeronaves de tipo Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 y RA-88200 las explota otra compañía rusa.

Yemenia Yemen Airways

- (71) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 1144/2009, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) y los Estados miembros efectuaron una visita sobre el terreno a la República del Yemen en diciembre de 2009 para comprobar la situación de seguridad de Yemenia y evaluar el cumplimiento efectivo por parte de Yemenia de las normas internacionales de seguridad, así como para evaluar la capacidad de CAMA de garantizar la supervisión de la seguridad de la aviación civil en Yemen.
- (72) La visita de evaluación demostró que CAMA está en condiciones de realizar una supervisión efectiva de Yemenia Yemen Airways y garantizar que las compañías aéreas a las que se expida un AOC pueden mantener la seguridad de sus operaciones de conformidad con las normas de la OACI; y asimismo que el control de Yemenia Yemen Airways y la supervisión de sus operaciones son adecuados para garantizar que su explotación se realiza con arreglo a los requisitos de su AOC.
- (73) A la vista de los resultados de la visita de evaluación, no es necesario adoptar nuevas medidas en estos momentos. La Comisión seguirá vigilando de cerca el comportamiento de la compañía y anima a las autoridades de Yemen a proseguir sus esfuerzos en el marco de la investigación del accidente sufrido el 30 de junio de 2009 por el vuelo 626 de Yemenia Yemen Airways. Los Estados miembros verificarán 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 (CE) n° 351/2008.

Compañías aéreas de la República de Filipinas

- (74) Hay pruebas fehacientes de que la capacidad de las autoridades responsables de la supervisión de las compañías aéreas filipinas para subsanar deficiencias de seguridad es insuficiente y, por otro lado, no se ha acreditado el cumplimiento de las normas de seguridad y prácticas recomendadas de la OACI por parte de las compañías aéreas certificadas en Filipinas, según han puesto de manifiesto tanto los resultados de la auditoría efectuada en ese país por la OACI en octubre de 2009 en el marco de su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), como la rebaja de la calificación de Filipinas por parte de las autoridades competentes de los Estados Unidos de América.
- (75) Tras la auditoría USOAP de Filipinas llevada a cabo en octubre de 2009, la OACI comunicó a todos los Estados parte en el Convenio de Chicago la existencia de un grave problema de seguridad que afectaba a la supervisión de las compañías aéreas y las aeronaves de Filipinas⁽¹⁾, consistente en que 47 operadores aéreos, incluidos algunos internacionales, utilizaban Certificados de Operador Aéreo expedidos en virtud de unas Órdenes administrativas que estaban derogadas. Las autoridades competentes de Filipinas no han elaborado ningún plan de aplicación o transición para la certificación de los demás operadores aéreos en virtud del Reglamento de aviación civil que sustituyó a las citadas Órdenes administrativas. Tampoco han realizado inspecciones de vigilancia de los operadores aéreos desde hace más de un año. Los planes de medidas correctivas propuestas a la OACI no se consideraron aceptables para la resolución de este importante problema de seguridad, que sigue sin subsanarse.

(1) Resultados de la OACI OPS/01.

- (76) Por otra parte, la Administración de Aviación Federal del Departamento de Transporte de los Estados Unidos sigue clasificando a Filipinas en la Categoría 2 de su Programa IASA, lo cual indica que ese país incumple las normas internacionales de seguridad de la OACI.
- (77) El importante problema de seguridad hecho público por la OACI revela que el plan de medidas correctivas presentado por las autoridades competentes de Filipinas a la Comisión el 13 de octubre de 2008 ⁽¹⁾, y cuya finalización estaba prevista para el 31 de marzo de 2009, no se ha ultimado aún ni, por lo tanto, ha podido aplicarse.
- (78) La Comisión, a la vista del citado problema, ha proseguido sus consultas con las autoridades competentes de Filipinas, expresando su profunda preocupación por la seguridad de las operaciones de todas las compañías aéreas con licencia de dicho Estado y pidiendo aclaraciones sobre las actuaciones emprendidas para remediar las deficiencias descubiertas.
- (79) Las autoridades competentes de Filipinas (AACF) presentaron documentación entre enero y marzo de 2010, pero no facilitaron toda la información requerida, en particular, las pruebas de que se habían abordado adecuadamente las deficiencias de seguridad.
- (80) La AACF fue recibida el 18 de marzo de 2010 por el Comité de Seguridad Aérea, y en dicha ocasión confirmó que las 20 compañías aéreas siguen operando con AOC expedidos con arreglo a las Órdenes administrativas derogadas hasta que reciban una nueva certificación, que tendrá lugar no más tarde del 1 de diciembre de 2010. Esas compañías son: Aerowurks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc.. Además, confirmó que un número significativo de estas compañías sigue operando con AOC caducados, al amparo de excepciones temporales. En particular, Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. sigue dedicándose a operaciones internacionales de carga con grandes aeronaves Boeing B727, a pesar de que su AOC, expedido el 31 de marzo de 2008 en virtud de las Órdenes administrativas derogadas, caducó el 30 de marzo de 2009, acogiéndose a una excepción de la obligación de ajustarse a dicho AOC aprobada el 16 de diciembre de 2009 para un periodo máximo de 90 días que expirará el 16 de marzo de 2010. La AACF no pudo confirmar si dicho operador había puesto finalmente fin a sus actividades el 18 de marzo de 2010.
- (81) La AACF comunicó la expiración o no renovación de los nueve AOC siguientes: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. y Yokota Aviation Corp. Sin embargo, no pudo acreditar que se haya revocado el AOC de las citadas compañías y que, por lo tanto, éstas hayan dejado de existir.
- (82) La AACF manifestó que había iniciado un procedimiento de nueva certificación a principios de 2009 y que 21 compañías aéreas habían recibido sus nuevos certificados de conformidad con el Reglamento de aviación civil que entró en vigor en 2008. Esas compañías son: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc. Sin embargo, la AACF no pudo demostrar la fiabilidad de este procedimiento de certificación. Tampoco pudo aportar los certificados completos de todas esas compañías, pues los AOC presentados no permitían, en particular, determinar el número y marcas de matrícula de las siguientes compañías recién certificadas: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'n Inc., Misibis Aviation y Development Corp. Tampoco aportó la AACF ninguna auditoría previa a las certificaciones ni acreditó que se hubieran realizado suficientes investigaciones sobre las operaciones y el mantenimiento antes de conceder las nuevas certificaciones, a fin de demostrar la implantación efectiva de los manuales aprobados y la conformidad de las operaciones y el mantenimiento de estas compañías con las normas de seguridad pertinentes. Por añadidura, la AACF no demostró que las compañías aéreas que habían recibido la nueva certificación estén sujetas a una adecuada supervisión posterior a la certificación, ya que los planes de control en los ámbitos de aeronavegabilidad y licencias presentados para el año 2010 no especifican ninguna fecha para las actividades previstas.
- (83) Philippines Airlines solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea, petición que fue atendida el 18 marzo de 2010. La compañía presentó sus actividades y procedimiento de nueva certificación a que se sometió en

⁽¹⁾ Considerando 16 del Reglamento (CE) n° 1131/2008 de 14 de noviembre de 2008, DO L 306 de 15.11.2008, p. 49.

2009 hasta la expedición de su nuevo AOC el 25 de noviembre de ese mismo año, documento en el que se certifica el cumplimiento del Reglamento de aviación civil que entró en vigor en 2008. La compañía presentó las comprobaciones realizadas previamente a la nueva certificación y confirmó que se había centrado en la revisión y aprobación de los nuevos manuales y procedimientos. La compañía indicó también que no había sido sometida a una auditoría exhaustiva in situ por parte de la AACF antes de recibir su nueva certificación y que, con respecto a sus operaciones, éstas todavía no habían sido auditadas por las autoridades competentes de Filipinas. Philippines Airlines declaró que no opera en la Unión Europea y señaló que, tras la rebaja de la calificación de Filipinas por parte de la FAA de los Estados Unidos, sus operaciones en ese país están sujetas a restricciones, no pudiendo explotar rutas adicionales ni cambiar las aeronaves que utiliza en las rutas que opera actualmente.

(84) Cebu Pacific Airlines solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea, petición que fue atendida el 18 de marzo de 2010. La compañía presentó sus actividades y el procedimiento de nueva certificación a que se sometió en 2009 hasta la expedición de su nuevo AOC el 25 de noviembre de ese mismo año, documento en el que se certifica el cumplimiento del Reglamento de aviación civil que entró en vigor en 2008. La compañía presentó las verificaciones efectuadas con anterioridad a la nueva certificación y confirmó, en particular, que el certificado obtenido contiene una nueva autorización para el transporte de mercancías peligrosas, a pesar de que esto no ha sido objeto de auditoría por parte de la AACF. Sin embargo, la compañía declaró abstenerse voluntariamente de utilizar dicha autorización. Cebu Pacific manifestó que tras la rebaja de la calificación de Filipinas por parte de la FAA de los Estados Unidos, no se le permite operar en aquel país. Además, indicó que no tiene intención de operar en la Unión Europea.

(85) La Comisión reconoce los esfuerzos realizados últimamente por estas dos compañías aéreas para garantizar la seguridad de sus operaciones y reconoce también que han aplicado medidas internas para mejorar su seguridad. La Comisión está dispuesta a realizar una visita a estos operadores, con participación de los Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea, para verificar el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales.

(86) La Comisión reconoce asimismo los esfuerzos realizados últimamente por las autoridades competentes para reformar el sistema de aviación civil de Filipinas, así como las medidas adoptadas para subsanar las deficiencias de seguridad señaladas por la FAA y la OACI. Sin embargo, a la espera de la aplicación efectiva de las medidas correctivas adecuadas para subsanar los importantes problemas

de seguridad detectados por la OACI, y sobre la base de los criterios comunes, se entiende que las autoridades competentes de Filipinas no son capaces actualmente de aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes a todas las compañías aéreas sujetas a su control normativo. En consecuencia, procede prohibir la explotación de todas las compañías aéreas certificadas en Filipinas, incluyéndolas en el anexo A.

(87) Sin embargo, la Comisión considera que los últimos cambios en la dirección de la AACF, así como las medidas inmediatas y concretas adoptadas por los nuevos directivos, incluida la contratación de 23 inspectores cualificados como parte de una importante asistencia técnica facilitada por la OACI, demuestran la voluntad de ese Estado de subsanar rápidamente las deficiencias de seguridad descubiertas por la FAA y la OACI, y preparar el camino para hacerlo. La Comisión está dispuesta a apoyar los esfuerzos de Filipinas con una visita de evaluación que abarque el comportamiento de los operadores de ese país, a fin de que se superen las graves deficiencias de seguridad observadas.

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

(88) Pese a las peticiones expresas de la Comisión, no se han recibido hasta ahora pruebas de la plena aplicación de medidas correctivas adecuadas por parte de las demás compañías que figuran en la lista comunitaria actualizada el 26 noviembre de 2009, ni por parte de las autoridades responsables de la supervisión normativa de dichas compañías. En vista de ello y sobre la base de los criterios comunes, se entiende que dichas compañías deben continuar sujetas, según el caso, a una prohibición de explotación (anexo A) o a restricciones de explotación (anexo B).

(89) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) nº 474/2006 queda modificado como sigue:

- 1) El texto del anexo A se sustituye por el del anexo A del presente Reglamento.
- 2) El texto del anexo B se sustituye por el 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 30 de marzo de 2010.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente
Siim KALLAS
Vicepresidente*

ANEXO A

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (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
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistán
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino de Camboya
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	República de Ruanda
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	015	Desconocido	República de Angola
AIR26	004	DCD	República de Angola
AIR GEMINI	002	GLL	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconocido	República de Angola
AIR JET	003	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	República de Angola
ALADA	005	RAD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola
HELIMALONGO	011	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
PHA	019	Desconocido	República de Angola
RUI & CONCEICAO	012	Desconocido	República de Angola
SAL	013	Desconocido	República de Angola
SERVISAIR	018	Desconocido	República de Angola
SONAIR	014	SOR	República de Angola

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:		—	República de Benín
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Desconocido	República de Benín
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTT-PR/ANAC/DEA/SCS.	Desconocido	República de Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República de Benín
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República de Benín
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTT-PR/DEA/SCS	BNR	República de Benín
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-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
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Desconocido	República del Congo
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 SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	República Democrática del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (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
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/ 2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	República Democrática del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ 2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	República Democrática del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	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	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
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)

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
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	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconocido	CEL	Guinea Ecuatorial
EGAMS	Desconocido	EGM	Guinea Ecuatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea Ecuatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Guinea Ecuatorial
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea Ecuatorial
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Guinea Ecuatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, y Ekspres Transportasi Antarbenua, en particular:			República de Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	República de Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	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
CARDIG AIR	121-013	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

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
EASTINDO	135-038	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	República de Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	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
MEGANTARA	121-025	MKE	República de Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República de Indonesia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	República de Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Desconocido	República de Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconocido	República de Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconocido	República de Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Desconocido	República de Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República de Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	República de Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	República de Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	República de Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República de Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	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

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
SURVEI UDARA PENAS	135-006	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 Kazajstán responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, incluida en el anexo B, en particular:			República de Kazajstán
AERO AIR COMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AEROPRAKT KZ	Desconocido	APK	República de Kazajstán
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	República de Kazajstán
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República de Kazajstán
AIR DIVISION OF EKA	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AIR FLAMINGO	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AIR TRUST AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Desconocido	AKS	República de Kazajstán
ALMATY AVIATION	Desconocido	LMT	República de Kazajstán
ARKHABAY	Desconocido	KEK	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República de Kazajstán
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	República de Kazajstán
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República de Kazajstán
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República de Kazajstán
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	República de Kazajstán
AVIA-JAYNAR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
BEYBARS AIRCOMPANY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán

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
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	República de Kazajstán
BERKUT KZ	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	República de Kazajstán
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	República de Kazajstán
DETA AIR	AK-0344-08	DET	República de Kazajstán
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República de Kazajstán
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República de Kazajstán
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Desconocido	KZE	República de Kazajstán
FENIX	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República de Kazajstán
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	República de Kazajstán
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República de Kazajstán
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	República de Kazajstán
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	República de Kazajstán
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	República de Kazajstán
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República de Kazajstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	República de Kazajstán
KAZAIRWEST	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
KZAVIA	Desconocido	KKA	República de Kazajstán
KZAVIASPAS	Desconocido	KZS	República de Kazajstán
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República de Kazajstán
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	República de Kazajstán
MIRAS	AK-0315-07	MIF	República de Kazajstán
NAVIGATOR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Desconocido	KOV	República de Kazajstán
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
PRIME AVIATION	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
SALEM AIRCOMPANY	Desconocido	KKS	República de Kazajstán

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
SAMAL AIR	Desconocido	SAV	República de Kazajstán
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	República de Kazajstán
SEMEYAVIA	Desconocido	SMK	República de Kazajstán
SCAT	AK-0350-08	VSV	República de Kazajstán
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	República de Kazajstán
SKYJET	AK-0307-09	SEK	República de Kazajstán
SKYSERVICE	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
TYAN SHAN	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	República de Kazajstán
ZHETYSU AIRCOMPANY	Desconocido	JTU	República de Kazajstán
ZHERSU AVIA	Desconocido	RZU	República de Kazajstán
ZHEZKAZGANAIR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
ASIAN AIR	Desconocido	AAZ	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	EEA	República Kirguisa
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
MAX AVIA	33	MAI	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	SGL	República Kirguisa
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República Kirguisa
SKY WAY AIR	21	SAB	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
TENIR AIRLINES	26	TEB	República Kirguisa
TRAST AERO	05	TSJ	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
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	República Gabonesa
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	República Gabonesa
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconocido	República Gabonesa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Filipinas responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Filipinas
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Desconocido	República de Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Desconocido	República de Filipinas
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconocido	República de Filipinas
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Desconocido	República de Filipinas
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

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
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Desconocido	República de Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Desconocido	República de Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Desconocido	República de Filipinas
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Desconocido	República de Filipinas
CM AERO	4AN2000001	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
INAE AVIATION CORP.	4AN2002004	Desconocido	República de Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	Desconocido	República de Filipinas
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	Desconocido	República de Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconocido	República de Filipinas
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Desconocido	República de Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Desconocido	República de Filipinas
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Desconocido	República de Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconocido	República de Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Desconocido	República de Filipinas
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Desconocido	República de Filipinas
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Desconocido	República de Filipinas
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Desconocido	República de Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Desconocido	República de Filipinas
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	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
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Desconocido	República de Filipinas
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Desconocido	República de Filipinas
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Desconocido	República de Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Desconocido	República de Filipinas
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Desconocido	Desconocido	República de Filipinas
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Desconocido	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	Desconocido	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
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

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
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			República de Sudán
SUDAN AIRWAYS	Desconocido		República de Sudán
SUN AIR COMPANY	Desconocido		República de Sudán
MARSLAND COMPANY	Desconocido		República de Sudán
ATTICO AIRLINES	Desconocido		República de Sudán
FOURTY EIGHT AVIATION	Desconocido		República de Sudán
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Desconocido		República de Sudán
ALMAJARA AVIATION	Desconocido		República de Sudán
BADER AIRLINES	Desconocido		República de Sudán
ALFA AIRLINES	Desconocido		República de Sudán
AZZA TRANSPORT COMPANY	Desconocido		República de Sudán
GREEN FLAG AVIATION	Desconocido		República de Sudán
ALMAJAL AVIATION SERVICE	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 COMUNIDAD ⁽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		RPDC	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo Tu 204	Toda la flota salvo: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		República Gabonésa	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo Falcon 50; una aeronave de tipo Falcon 900	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	República Gabonésa
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazajistán	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo B767; cuatro aeronaves de tipo B757; diez aeronaves de tipo A319/320/321; cinco aeronaves de tipo Fokker 50	Toda la flota salvo: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS, P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS, P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Reino de los Países Bajos)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comoros	Toda la flota salvo: LET 410 UVP	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoros
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	República Gabonésa	Toda la flota salvo: una aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda la flota salvo: TR-LHP	República Gabonésa
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: 14 aeronaves de tipo A300, 4 aeronaves de tipo A310, 9 aeronaves de tipo B747, una aeronave B737, 6 aeronaves de tipo A320	Toda la flota salvo: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF	República Islámica de Irán

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

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
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: una aeronave de tipo Challenger; CL601 una 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: tres aeronaves de tipo Boeing B-777 y cuatro aeronaves de tipo Boeing B-737-700	Toda la flota salvo: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	República de Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucrania	Toda la flota salvo una aeronave de tipo MD-83	Toda la flota salvo: UR-CFF	Ucrania

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

(²) Sólo se permite a Air Astana utilizar las aeronaves especificadas para sus actuales operaciones en la Comunidad Europea.

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

(⁴) Se permite a Iran Air operar en la Unión Europea utilizando las aeronaves concretas especificadas en los considerandos (48) y (49) del presente Reglamento.