

**REGLAMENTO (UE) N° 590/2010 DE LA COMISIÓN**

**de 5 de julio 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,

normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil <sup>(3)</sup>.

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

(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.

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 <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 4,

(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 reforzar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil para resolver cualquier incumplimiento de las normas internacionales aplicables.

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, establece la lista de compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión Europea a que se refiere el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 <sup>(2)</sup>.

(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.

(2) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, algunos Estados miembros comunicaron 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.

(8) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consecuencia.

(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.

**Compañías aéreas de la Unión Europea**

(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

(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 del Reino Unido revocaron el Certificado de Operador Aéreo (AOC) de Trans Euro Air Limited el 6 de abril de 2010 y suspendieron el AOC de MK Airlines el 12 de abril de 2010; las autoridades competentes de España suspendieron el AOC y la licencia de explotación de Baleares Link Express el 9 de junio de 2010; las autoridades competentes de Eslovaquia revocaron la licencia de explotación de Seagle Air el 11 de diciembre de 2009 y la de Air Slovakia el 3 de mayo de 2010.

<sup>(1)</sup> DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

<sup>(2)</sup> DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

<sup>(3)</sup> DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

**Air Algérie**

- (10) Basándose en el análisis de los resultados de inspecciones del SAFA realizadas en aeronaves explotadas por Air Algérie en la UE desde enero de 2009, la Comisión inició consultas con las autoridades competentes de Argelia el 7 de diciembre de 2009 y el 5 de febrero de 2010 para resolver los problemas en materia de seguridad de la carga a bordo, aeronavegabilidad y operaciones de la aeronave y licencias de la tripulación de vuelo.
- (11) En su respuesta de 15 de marzo de 2010, las autoridades competentes de Argelia suministraron información sobre las medidas adoptadas a raíz de las inspecciones en pista para resolver los incumplimientos detectados.
- (12) La Comisión solicitó información adicional el 6 de mayo de 2010. Las autoridades competentes la suministraron el 27 de mayo de 2010. Tras una reunión con las autoridades competentes de Argelia, la compañía aérea, las autoridades competentes de Francia y la AESA, celebrada el 9 de junio de 2010, las autoridades competentes de Argelia se comprometieron a facilitar información complementaria antes de la reunión del Comité de Seguridad Aérea, con una lista de las actividades de supervisión desempeñadas por ellas en relación con Air Algérie. La información fue enviada el 18 de junio de 2010. También se comprometieron a suministrar en breve un plan de medidas correctoras detalladas, con un calendario para la verificación de su plena ejecución. En paralelo, a petición de la compañía aérea, las autoridades competentes de Francia organizaron una campaña de sensibilización y formación en el marco del programa SAFA de la UE.
- (13) Para instaurar un control permanente de los resultados de la compañía aérea en materia de seguridad, la Comisión solicitó de las autoridades competentes de Argelia que remitiesen asimismo informes mensuales sobre sus actividades de supervisión en lo que se refiere al mantenimiento de la aeronavegabilidad, el mantenimiento y las operaciones de Air Algérie, incluida la verificación de la ejecución del plan de acción correctiva que ha de ser presentado. La Comisión anima a las autoridades competentes de Argelia a mantener sus esfuerzos para aumentar el cumplimiento de las normas de seguridad aplicables.
- (14) Entretanto, los Estados miembros verificarán el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en pista que deban efectuarse en las aeronaves de esta compañía aérea en virtud del Reglamento (CE) n° 351/2008, para garantizar que aumente el número de inspecciones en Air Algérie de tal modo que pueda reevaluarse este asunto en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea, que ha de celebrarse en noviembre de 2010.

**Air Bangladesh**

- (15) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea de los resultados de una misión de asistencia técnica efec-

tuada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea en la República Popular de Bangladesh tras la auditoría del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI, realizada en mayo de 2009. La auditoría USOAP de la OACI concluyó que existía un problema de seguridad grave en lo que se refiere a la explotación de las aeronaves, la certificación y la supervisión ejercidas por la autoridad de aviación civil de Bangladesh. Se observó durante la misión que la autoridad de aviación civil de Bangladesh había hecho esfuerzos claros en todos los niveles para aplicar un plan de medidas correctoras y demostrado su compromiso firme para superar los problemas de seguridad puestos de manifiesto por la auditoría de la OACI. La Comisión acoge con satisfacción esas iniciativas alentadoras, si bien seguirá controlando estrechamente los avances de la autoridad en la aplicación del plan de medidas correctoras para garantizar que se resuelvan sin demora las deficiencias de seguridad actuales.

- (16) Durante la misión, la autoridad de aviación civil de Bangladesh comunicó al equipo investigador que un B747-269B, con matrícula S2-ADT, había sido retirado del registro bangladés y que ya no existía la compañía Air Bangladesh. La autoridad de aviación civil de Bangladesh comunicó oficialmente este hecho a la Comisión el 16 de mayo de 2010.
- (17) En vista de todo ello, y sobre la base de los criterios comunes, se considera que la compañía aérea mencionada debería retirarse del anexo B.

**Blue Wing Airlines**

- (18) Existen pruebas comprobadas de graves deficiencias de la compañía aérea Blue Wing Airlines, certificada en Surinam, tal como ha quedado demostrado por una serie de accidentes y deficiencias recientes, notificadas en el transcurso de inspecciones en pista realizadas por los Estados miembros.
- (19) Blue Wing Airlines estuvo implicada en el accidente que se produjo el 3 de abril de 2008, con diecinueve víctimas mortales, el accidente de 15 de octubre de 2009, con varios heridos y un último accidente el 15 de mayo de 2010, con ocho víctimas mortales. El número total de accidentes sufridos por esta compañía aérea en los últimos dos años apunta a un problema de seguridad grave, y no ha sido posible extraer enseñanzas de los accidentes previos dado que no ha habido ningún informe oficial de investigación al respecto.
- (20) Además, existen pruebas comprobadas de incumplimientos graves de las normas de seguridad específicas del Convenio de Chicago, y así las pusieron de manifiesto las autoridades competentes de Francia, al observar deficiencias durante una inspección en pista reciente<sup>(1)</sup> realizada en el contexto del programa SAFA.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2010-818.

- (21) Las autoridades competentes de Francia (DGAC) invitaron a las autoridades competentes de Surinam y a Blue Wing Airlines a proporcionar las garantías necesarias en cuanto a la seguridad de las operaciones de dicha compañía aérea. Dado que ni la respuesta de las autoridades competentes de Surinam ni la respuesta de Blue Wing Airlines permitieron determinar la causa primera de los accidentes, y teniendo en cuenta las deficiencias de seguridad observadas en las inspecciones en pista a fin de evitar que se reprodujeran, la DGAC decidió imponer medidas excepcionales de prohibición de todas las actividades de Blue Wing Airlines en el territorio francés a partir del 1 de junio de 2010, e informar de inmediato a la Comisión con arreglo al artículo 6 del Reglamento (CE) n° 473/2006.
- (22) La Comisión inició sin demora las consultas con las autoridades competentes de Surinam y con Blue Wing Airlines para adoptar una decisión urgente, en la reunión del Comité de Seguridad Aérea, respecto de la ampliación a la Unión Europea de las medidas adoptadas por Francia. Blue Wing Airlines, asistida por sus autoridades competentes, prestó declaración ante la Comisión y los Estados miembros el 25 de junio de 2010. Ni las respuestas de las autoridades competentes de Surinam, ni las de Blue Wing Airlines, permitieron determinar la causa primera de los accidentes, ni de las deficiencias de seguridad observadas en las inspecciones en pista, como tampoco dieron garantías de que pudiese evitarse su reproducción.
- (23) Habida cuenta de los resultados anteriores de la compañía aérea, que ya había estado sujeta a una prohibición de explotación en la UE <sup>(1)</sup>, <sup>(2)</sup>, del número y de la gravedad de los accidentes sufridos por esta compañía aérea, de las deficiencias de seguridad detectadas y de su repetición, y sobre la base de los criterios comunes, se considera que el mantenimiento de las operaciones de esta compañía aérea en la UE constituiría un riesgo grave de seguridad que no puede ser resuelto de forma satisfactoria mediante las medidas adoptadas por un Estado miembro en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 211/2005, por lo que la compañía aérea Blue Wing Airlines debería añadirse al anexo A.
- (24) Tras las presentaciones efectuadas por las autoridades competentes de Albania durante la reunión del Comité de Seguridad Aérea en marzo de 2010 y con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 273/2010 <sup>(3)</sup>, la Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, mantuvo numerosas consultas con las autoridades competentes de Albania para seguir los resultados de la inspección global de la normalización de Albania, realizada en enero de 2010. El informe final de esa inspección, publicado el 7 de marzo de 2010, puso de manifiesto deficiencias importantes en todos los ámbitos auditados que requieren una solución inmediata.
- (25) La AESA indicó que la DGCA había presentado un plan de acción global, que se consideró aceptable y fue adoptado el 29 de abril de 2010. Ese plan prevé una serie de medidas correctoras que deberán aplicarse progresivamente hasta finales de 2011, incluidas acciones inmediatas para resolver las deficiencias de seguridad.
- (26) Además, las autoridades competentes de Italia han iniciado un proyecto de hermanamiento global con las autoridades competentes de Albania, que debería inaugurarse en septiembre de 2010, para asistir a estas últimas a reforzar su capacidad técnica y administrativa.
- (27) Las consultas, que se celebraron el 28 de mayo de 2010 con las autoridades competentes de Albania y la AESA, y la participación de las autoridades competentes de Italia, confirmaron que la aplicación de ese plan de acción sigue su curso y se ajusta al calendario estipulado. Se llevó a cabo una primera serie de acciones que representa un cambio importante con respecto al sistema anterior: se creó una autoridad albanesa de aviación civil (ACAA), que inició sus funciones en mayo de 2010; esa nueva autoridad revocó todas las excepciones anteriores otorgadas a la industria y confirmó a las empresas que el incumplimiento de la legislación aplicable a 1 de junio de 2010 las expondría a medidas de aplicación como la suspensión, la limitación o la revocación de sus licencias. El Comité de Seguridad Aérea invitó a la ACAA a informar sobre la nueva certificación de las compañías aéreas.
- (28) La ACAA prestó declaración ante el Comité de seguridad aérea el 21 de junio de 2010 y confirmó que Belle Air y Albanian Airlines habían recibido debidamente una nueva certificación en junio de 2010, con arreglo a las normas de seguridad aplicables. Asimismo, comunicó la suspensión del AOC de Star Airways. Por otra parte, la ACAA se comprometió a abstenerse de expedir nuevos AOC hasta nuevo aviso.

### Compañías aéreas de Albania

- (29) Se solicita de la ACAA que adopte las medidas necesarias para seguir aplicando de forma eficaz y oportuna el plan de medidas acordado con la AESA, dando prioridad a la resolución de las deficiencias detectadas que plantearán problemas de seguridad si no se corrigen con prontitud. Se invita en particular a la ACAA a acelerar el refuerzo de capacidades y a garantizar la supervisión de la seguridad de todas las compañías aéreas certificadas en Albania con arreglo a los reglamentos de seguridad aplicables y a adoptar, si procede, medidas de ejecución.
- (30) La ACAA se comprometió a informar periódicamente de los avances registrados en la aplicación de su plan de medidas correctoras. La Comisión, asistida por la AESA, y con el apoyo del Estados miembros, seguirá controlando la eficacia de las medidas adoptadas por la ACAA y los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas con licencia en Albania.

<sup>(1)</sup> Considerandos 20 a 22 del Reglamento (CE) n° 910/2006 de 20 de junio de 2006 (DO L 168 de 21.6.2006, p. 17).

<sup>(2)</sup> Considerandos 7 y 8 del Reglamento (CE) n° 1400/2007 de 28 de noviembre de 2007 (DO L 311 de 29.11.2007, p. 12).

<sup>(3)</sup> Considerandos 55 y 58 del Reglamento (UE) n° 273/2010 de 30 de marzo de 2010 (DO L 84 de 31.3.2010, p. 30).

### Compañías aéreas del Reino de Camboya

- (31) Las autoridades competentes de Camboya (SSCA) informaron de nuevos avances en la aplicación de su plan de medidas correctoras, instaurado para solventar las deficiencias detectadas por la OACI durante la auditoría realizada en 2007 en el marco de su Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.
- (32) La misión de validación coordinada de la OACI (ICVM), realizada del 26 al 29 de octubre de 2009, confirmó algunos avances, ya que la falta de aplicación efectiva de las normas de la OACI se evaluó en octubre de 2009 en un 58 %, frente al 71 % en 2007. No obstante, la misión destacó asimismo la necesidad de seguir aplicando con eficacia todas las medidas correctoras, especialmente en cuanto a la organización de las SSCA y el refuerzo de sus capacidades.
- (33) Las SSCA comunicaron que se había suspendido o revocado el Certificado de Operador Aéreo (AOC) del resto de las compañías aéreas con licencia en Camboya. En particular, el AOC de Helicopter Cambodia expiró el 15 de octubre de 2009 y no fue renovado; el AOC de Sokha Airlines fue revocado el 27 de octubre de 2009; los AOC de Angkor Airways y PMT Air fueron revocados el 21 de abril de 2010. Por consiguiente, la OACI eliminó el problema de seguridad grave relativo a las compañías aéreas con licencia en el Reino de Camboya <sup>(1)</sup>.
- (34) Las SSCA informaron asimismo de que Siem Reap International Airways, cuyo AOC se ha suspendido, había emprendido un proceso de nueva certificación en enero de 2009. Las SSCA declararon haber otorgado a la compañía aérea un período adicional de cuatro meses para ultimar el proceso; de no conseguirlo, se revocaría su AOC. Habida cuenta de la incertidumbre en cuanto a la situación de Siem Reap International Airways, sobre la base de los criterios comunes, se considera que esta compañía aérea debería permanecer en el anexo A.
- (35) La Comisión toma nota de las medidas de ejecución emprendidas por las SSCA y de los avances en la aplicación del plan de medidas correctoras destinado a resolver las deficiencias detectadas por la OACI y está dispuesta a apoyar el refuerzo de las capacidades de las autoridades competentes del Reino de Camboya mediante una asistencia técnica específica.

### Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

- (36) Todas las compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo están sujetas a una prohibición de explotación en la UE y figuran en el anexo A. La Comisión fue informada de que las autoridades competentes de la República Democrática del Congo han expe-

didado un Certificado de Operador Aéreo a la compañía aérea Congo Express. La Comisión inició consultas con las autoridades competentes de la República Democrática del Congo para obtener confirmación de este dato. No tuvo respuesta alguna de dichas autoridades.

- (37) Dado que no puede demostrarse ningún cambio en la capacidad de las autoridades competentes de la República Democrática del Congo para garantizar la supervisión de las compañías aéreas con licencia en dicho Estado en cumplimiento de las normas de seguridad aplicables, se considera, sobre la base de los criterios comunes, que Congo Express debería añadirse al anexo A.

### Compañías aéreas de la República de Gabón

- (38) A petición de la Comisión, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) realizó una misión de asistencia técnica en la República de Gabón del 11 al 15 de enero de 2010. El informe correspondiente, publicado el 6 de abril de 2010, pone de manifiesto que las autoridades competentes de Gabón (ANAC) están procurando resolver las deficiencias detectadas por la OACI en la auditoría realizada en mayo de 2007 en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional. No obstante, el informe también destaca la necesidad de seguir reforzando las capacidades de las ANAC mediante un presupuesto adecuado y la contratación y formación de nuevos inspectores cualificados, así como la necesidad de seguir garantizando una supervisión estricta de las compañías aéreas con licencia en la República de Gabón. El informe incluye una hoja de ruta, elaborada junto con las ANAC, que detalla las medidas correctoras necesarias y útiles para resolver los problemas detectados por la OACI. De acuerdo con dicha hoja de ruta, no se espera que se hayan aplicado todas las medidas necesarias antes de principios de 2011.
- (39) Las autoridades competentes de Gabón (ANAC) solicitaron ser oídas por el Comité de Seguridad Aérea para presentar los avances registrados hasta la fecha y prestaron declaración el 21 de junio de 2010. Las ANAC indicaron que el marco legislativo está siendo revisado, y dará lugar a la reforma del código de la aviación civil, cuya adopción se espera antes del 31 de diciembre de 2010, y a la instauración progresiva de una serie completa de reglamentos aeronáuticos gaboneses (RAG), que irán entrando en vigor paulatinamente de aquí al año 2011. Las ANAC notificaron nuevos avances en el refuerzo de sus capacidades, con la contratación de nuevos inspectores, estando siete de ellos sujetos al proceso de cualificación. Además, las ANAC dieron cuenta de avances en la supervisión de las compañías aéreas y en la ejecución de las normas de seguridad actuales (RACAM), tal como demostraron con la suspensión del AOC de SCD Aviation el 16 de octubre de 2009, los avisos dirigidos a Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport y SN2AG, y las multas impuestas a Allegiance y Sky Gabon. El número y la naturaleza de algunas de las deficiencias detectadas ponen de manifiesto que podrán ser necesarias nuevas medidas de ejecución si las compañías aéreas no logran cumplir las normas de seguridad aplicables.

<sup>(1)</sup> Considerando 12 del Reglamento (CE) n° 1131/2008 de 14 de noviembre de 2008 (DO L 306 de 15.11.2009, p. 48).

- (40) La empresa Afrijet Business Services, con licencia en Gabón, solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea para que se retirasen las restricciones actuales impuestas a la aeronave de tipo Falcon 900B con matrícula TR-AFR, y presentó un escrito al respecto. Aseguró que la explotación y el mantenimiento de dicha aeronave se realizan con arreglo a las normas de seguridad aplicables, cosa que confirmaron las ANAC. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que no existe razón alguna para restringir las operaciones de Afrijet Business Services realizadas con la aeronave de tipo Falcon 900B con matrícula TR-AFR y que dicha aeronave debería añadirse a la lista de aeronaves para las que la compañía tiene permiso de explotación en la UE, de conformidad con el anexo B.
- (41) La Comisión no ha recibido hasta la fecha pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras adecuadas por parte de las compañías aéreas incluidas en la lista comunitaria ni de las autoridades responsables de la supervisión normativa de dichas compañías aéreas. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas deben seguir sujetas a una prohibición de explotación (anexo A) o a restricciones de explotación (anexo B), según proceda.
- (42) La Comisión acoge con satisfacción los avances en la aplicación del plan de medidas correctoras destinado a resolver las deficiencias detectadas por la OACI y en el refuerzo de la capacidad de las autoridades competentes de Gabón, y está dispuesta a prestar asistencia, incluso por medio de una misión *in situ* para validar esos resultados, cuando entre en vigor el marco legislativo.
- Compañías aéreas de la República de Indonesia**
- (43) Las autoridades competentes de Indonesia (DGCA) notificaron avances importantes en la resolución de todos los problemas detectados por la OACI en la auditoría realizada en febrero de 2007 en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional. La misión de validación coordinada de la OACI (ICVM), realizada en agosto de 2009, confirmó avances sustanciales, y así lo demuestra la reducción al 20 % de la falta de aplicación efectiva de las normas de la OACI. Las DGCA notificaron a la OACI el 19 de marzo de 2010 la plena ejecución de las medidas correctoras restantes.
- (44) Las DGCA informaron de la evolución de sus capacidades en materia de supervisión de la seguridad, con un incremento importante de su presupuesto en 2009 y 2010, la contratación de veinticinco nuevos inspectores de operaciones de vuelo y ocho inspectores de seguridad en cabina, completada por una asistencia técnica extensiva de la OACI y de las autoridades de aviación civil de Australia y los Países Bajos, que permitió una nueva actualización de los reglamentos de seguridad de la aviación civil (CASR) y el refuerzo de la supervisión de más compañías aéreas.
- (45) Las autoridades competentes de Indonesia (DGCA) solicitaron ser oídas por el Comité de Seguridad Aérea para que se retirasen las restricciones actuales impuestas a las tres compañías aéreas siguientes: Indonesia Air Asia, Metro Batavia y Lion Air, que presentaron escritos y prestaron declaración el 22 de junio de 2010.
- (46) Las declaraciones de Indonesia Air Asia y de las DGCA confirmaron que la compañía aérea obtuvo una nueva certificación el 30 de septiembre de 2009, con arreglo a las CASR, y que dicha compañía está sujeta a una supervisión adecuada por parte de las DGCA. Las DGCA confirmaron que esta compañía aérea cumple plenamente las normas de seguridad aplicables. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Indonesia Air Asia debería ser retirada del anexo A.
- (47) Las declaraciones de Metro Batavia y de las DGCA confirmaron que esta compañía aérea también obtuvo una nueva certificación el 30 de septiembre de 2009, con arreglo a las CASR, y está sujeta a una supervisión adecuada de las DGCA. Las DGCA confirmaron que esta compañía aérea cumple plenamente las normas de seguridad aplicables. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Metro Batavia debería ser retirada del anexo A.
- (48) Las declaraciones de Lion Air pusieron de manifiesto que esta compañía aérea, que actualmente explota una flota de cincuenta aeronaves, ha sufrido dos accidentes y dos incidentes graves desde 2004. Sin embargo, la compañía no suministró información suficiente sobre esos accidentes e incidentes y sus causas, ni demostró haber adoptado medidas adecuadas para evitar que se volvieresen a producir, especialmente en vista del aumento significativo de la flota previsto en los próximos años. Además, no pudo demostrarse una supervisión adecuada de las operaciones por parte de las DGCA, y así lo demuestra que no se registrara problema alguno en más de 100 inspecciones de operaciones de vuelo realizadas en 2009 y 2010. Así pues, sobre la base de los criterios comunes, se considera que Lion Air debería permanecer en el anexo A.
- (49) La Comisión no ha recibido hasta la fecha pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras adecuadas por parte de las demás compañías incluidas en la lista comunitaria. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas deben seguir sujetas a una prohibición de explotación (anexo A).

- (50) La Comisión anima a las autoridades competentes de Indonesia a mantener sus esfuerzos y seguir avanzando en la resolución sostenible de las deficiencias de seguridad.

### Compañías aéreas de Filipinas

- (51) Con arreglo al Reglamento (UE) n° 273/2010 <sup>(1)</sup>, la Comisión prosiguió las consultas con las autoridades competentes de Filipinas (CAAP) en lo que se refiere a las medidas adoptadas por éstas para mejorar la seguridad de la aviación en Filipinas y al cumplimiento de las normas de seguridad aplicables.
- (52) Las autoridades competentes de Filipinas (CAAP) comunicaron haber emprendido una serie de medidas que incluyen, en particular: una nueva redacción de los reglamentos y normas de aplicación actuales, que debería concluir antes de finales de 2010; un refuerzo de las capacidades de las CAAP, mediante la transferencia de inspectores cualificados que en la actualidad trabajan para la OACI en el marco del proyecto de asistencia técnica, también para finales de 2010, y la contratación de nuevo personal; una nueva auditoría y una nueva certificación de todas las compañías aéreas, incluidas aquellas que ya obtuvieron una certificación de las CAAP antes de marzo de 2010; la elaboración de planes de supervisión permanente para todas las compañías aéreas; y el refuerzo de las medidas de ejecución cuando se detecten deficiencias de seguridad.
- (53) Las CAAP informaron de que, el 19 de marzo de 2010, suspendieron el AOC de Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), compañía que mantuvo sus actividades sin contar con la certificación adecuada de las autoridades competentes de Filipinas.
- (54) La compañía aérea Interisland Airlines Inc., certificada por las CAAP el 16 de marzo de 2010, sufrió un accidente mortal el 21 de abril de 2010, en el que estuvo implicada una aeronave que figura en su AOC, de tipo Antonov 12BP y matrícula UP-AN216. Las CAAP, que investigaron el asunto tras el accidente, decidieron revocar el AOC de Interisland Airlines Inc. el 23 de abril de 2010, por lo que ésta tuvo que poner fin a todas sus actividades. Sobre la base de los criterios comunes, se considera por ende que Interisland Airlines Inc. debería retirarse del anexo A.
- (55) Philippine Airlines solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea para notificar los últimos avances y prestó declaración el 22 de junio de 2010. La compañía aérea confirmó estar sujeta a una auditoría global por parte de las CAAP con vistas a una nueva certificación. Asimismo, indicó que todas las medidas correctoras fueron archivadas debidamente y que el nuevo AOC fue expedido el 17 de junio de 2010. Sin embargo, la conclusión reciente de ese proceso de nueva certificación y la presentación fuera de plazo de las pruebas correspondientes impidieron verificar la situación *in situ* tal como estaba previsto.
- (56) Cebu Pacific Airlines solicitó ser oída por el Comité de Seguridad Aérea para notificar los últimos avances y prestó declaración el 22 de junio de 2010. La compañía aérea confirmó estar sujeta a una auditoría global por parte de las CAAP con vistas a una nueva certificación e indicó que se estaban aplicando las medidas correctoras necesarias y que varias de ellas seguían pendientes, aunque ya se había expedido un nuevo AOC el 7 de junio de 2010, con especificaciones operativas restringidas a fin de excluir el transporte de mercancías peligrosas y las aproximaciones de precisión de Cat II para la flota ATR-72. Sin embargo, la presentación fuera de plazo de las pruebas correspondientes y la existencia de problemas pendientes de resolución impidieron verificar la situación *in situ* tal como estaba previsto.
- (57) Sigue sin resolverse el problema de seguridad importante notificado por la OACI tras su auditoría USOAP de Filipinas, realizada en octubre de 2009 en todos los Estados Partes en el Convenio de Chicago y que se centró en la supervisión de seguridad de las compañías con licencia en Filipinas <sup>(2)</sup>. Las CAAP notificaron haber presentado a la OACI un plan de medidas global para resolver las deficiencias detectadas por esta organización. Sin embargo, no comunicaron ese plan de medidas correctoras, ni la evaluación de la OACI al respecto. Las CAAP indicaron asimismo que Filipinas no podrá solicitar la revisión de su clasificación actual por la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos antes del último trimestre de 2010.
- (58) La Comisión reconoce los esfuerzos emprendidos por las autoridades competentes para reformar el sistema de la aviación civil en Filipinas. Ahora bien, a la espera de la aplicación efectiva de las medidas correctoras adecuadas para resolver las deficiencias detectadas por la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos y por la OACI, se considera que las autoridades competentes de Filipinas siguen hasta la fecha sin poder aplicar y controlar la ejecución efectiva de las normas de seguridad pertinentes por todas las compañías aéreas bajo su control reglamentario. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que todas las compañías aéreas certificadas en Filipinas, excepto Interisland Airlines Inc, deben permanecer en el anexo A.
- (59) La Comisión sigue estando dispuesta a apoyar los esfuerzos de Filipinas, mediante una visita de evaluación en estrecha cooperación con la OACI, con la participación de los Estados miembros y de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, a poder ser antes del próximo Comité de Seguridad Aérea, a fin de verificar los avances realizados por las CAAP, incluidos los resultados en materia de seguridad de las compañías.

<sup>(1)</sup> Considerandos 74 a 87 del Reglamento (UE) n° 273/2010, de 30 de marzo de 2010 (DO L 84 de 31.3.2010, p. 33).

<sup>(2)</sup> Resultados de la OACI OPS/01.

**Iran Air**

- (60) Con arreglo al Reglamento (UE) nº 273/2010 <sup>(1)</sup>, la Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea y con el apoyo de los Estados miembros, hizo una visita de evaluación de la seguridad en la República Islámica de Irán del 29 de mayo al 3 de junio de 2010 para verificar si se aplican de forma satisfactoria las medidas anunciadas por las autoridades competentes (CAO-IRI) e Iran Air.
- (61) Durante la visita, las CAO-IRI pudieron demostrar que disponían de un sistema de supervisión operativo en el ámbito de las operaciones aéreas que se ajusta al propósito del Documento 8335 de la OACI - Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones. Además, las autoridades corrigieron una deficiencia detectada anteriormente en sus procedimientos de seguimiento de las auditorías, adoptando un sistema de clasificación de los resultados con una estructura triple que permite abordar sin demora los problemas urgentes de seguridad. Asimismo, demostraron haber tomado medidas para resolver los problemas de seguridad de las compañías iraníes y de Iran Air en particular.
- (62) Ahora bien, en el ámbito de la aeronavegabilidad y del mantenimiento, se pusieron de manifiesto varias deficiencias en la supervisión de Iran Air por las CAO-IRI, incluida la falta de una revisión detallada de los programas de mantenimiento y de las listas de equipo mínimo, lo cual impide detectar los errores cometidos por la compañía aérea.
- (63) Además, las CAO-IRI no pudieron suministrar una lista consolidada de incidentes ocurridos en vuelos de Iran Air, por lo que no pudieron evaluar los resultados generales en materia de seguridad de la compañía aérea. No obstante, las CAO-IRI pudieron demostrar que realizaron investigaciones detalladas de todos los incidentes significativos y que formularon recomendaciones.
- (64) En la visita de verificación, se tomó nota del compromiso firme de las CAO-IRI para adoptar técnicas modernas de gestión de la seguridad y de los avances significativos registrados en los seis meses anteriores. El equipo también pudo observar el espíritu abierto, cooperativo y constructivo de las CAO-IRI para resolver los fallos detectados en sus procedimientos.
- (65) En el caso de Iran Air, el informe señala deficiencias importantes en la gestión de la aeronavegabilidad y del mantenimiento. En particular, se cometieron errores básicos en los programas de mantenimiento que desembocaron en omisiones importantes de los programas para los equipos relacionados con la seguridad de la flota de Airbus A-320 y de la aeronave de carga Boeing 747-200. Además, el sistema de mantenimiento de la flota de Airbus A-320 no permitió garantizar que los puntos aplazados se hubieran rectificado en los plazos estipulados.
- Por otra parte, no se realizó ningún control de los datos de vuelo en la flota de Airbus A-320, y la tasa de recopilación de datos para las demás flotas fue muy baja. El informe concluye asimismo que la compañía no consigue respetar las tareas básicas en materia de mantenimiento de la aeronavegabilidad de sus aeronaves. Esto resulta especialmente obvio en la gestión de las aeronaves Airbus A-320 y Boeing 727 y 747.
- (66) Ahora bien, el informe también indica mejoras claras en el sistema de gestión de la calidad de Iran Air y en sus procesos de gestión de la seguridad, especialmente mediante el recurso a auditorías de seguridad específicas para cada línea y la creación de un Consejo Superior de Seguridad, presidido por el director gerente y cuyo cometido consiste en coordinar y supervisar las actividades destinadas a aplicar normas de seguridad sólidas en los servicios operativos. Además, se toma nota del espíritu abierto y cooperativo a la hora de resolver los fallos de seguridad detectados y del deseo de la compañía aérea de adoptar técnicas modernas de gestión de la seguridad.
- (67) Iran Air declaró ante el Comité de Seguridad Aérea y proporcionó detalles de un plan de medidas correctoras destinado a dar respuesta a las observaciones formuladas durante la visita *in situ*.
- (68) Los resultados de las inspecciones en pista realizadas por los Estados miembros bajo los auspicios del programa SAFA en los últimos 14 meses dan muestra de una mejora constante. Ahora bien, los resultados de las aeronaves A-320 son claramente peores que los de las demás aeronaves de esta compañía aérea.
- (69) Habida cuenta de las deficiencias comprobadas tanto en materia de gestión de la aeronavegabilidad como en materia de mantenimiento, y de los resultados de las inspecciones SAFA, se considera que, sobre la base de los criterios comunes, no debería autorizarse la explotación en la Unión Europea de las aeronaves de tipo A-320, Boeing B-727, B-747 series -100, Boeing B-747 series -200 y Boeing B-747-SP que figuran en el AOC de la compañía aérea, por lo que dichas aeronaves deberían incluirse en el anexo B. Debería permitirse a la compañía aérea efectuar vuelos dentro de la Unión Europea siempre que sus operaciones se limiten estrictamente a su nivel actual (frecuencias y destinos) y se realicen con aeronaves autorizadas con arreglo al anexo B.
- (70) La Comisión seguirá supervisando estrechamente el funcionamiento de Iran Air. Ahora bien, habida cuenta de la situación actual de la supervisión ejercida por las autoridades competentes de Irán, el Comité de Seguridad Aérea insta a la Comisión a que intensifique sus consultas con dichas autoridades a fin de que proporcionen soluciones sostenibles a las deficiencias de seguridad detectadas. Por su parte, la Comisión solicita de las CAO-IRI que le envíen informes mensuales sobre la verificación de que se está aplicando el plan de medidas correctoras y que le faciliten información sobre todas las actividades de supervisión respecto de la gestión de la aeronavegabilidad, el mantenimiento y las operaciones realizadas por las CAO-IRI en Iran Air.

<sup>(1)</sup> Considerando 49 del Reglamento (UE) nº 273/2010, de 30 de marzo de 2010 (DO L 84 de 31.3.2010, p. 29).

(71) Los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo por Iran Air de los requisitos de seguridad pertinentes dando prioridad a las inspecciones en pista que deban realizarse en aeronaves de esta compañía en virtud del Reglamento (CE) n° 351/2008.

#### Compañías aéreas de la Federación de Rusia

(72) En su reunión del 22 de junio de 2010, las autoridades competentes de la Federación de Rusia comunicaron al Comité de Seguridad Aérea haber adoptado una serie de medidas para mejorar el control de determinadas compañías aéreas tras haber recibido información de la Comisión, el 6 de mayo, sobre un aumento del número de problemas con impacto en la seguridad observados durante las inspecciones en pista.

(73) En particular, informaron de que tras su decisión se prohibió a partir del 18 de marzo de 2010 a la compañía aérea YAK Service ejercer su actividad en el espacio aéreo de los Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC). Ahora bien, si no se aplica esa decisión, la Comisión se reserva el derecho de adoptar medidas adecuadas respecto de esa compañía aérea con arreglo al Reglamento (CE) n° 2111/2005.

(74) Como en actualizaciones anteriores del Reglamento (CE) n° 474/2006, las autoridades competentes de la Federación de Rusia informaron asimismo al Comité de Seguridad Aérea de que, en el contexto de un proceso de supervisión permanente de la aeronavegabilidad de las aeronaves inscritas en su registro, modificaron su decisión de 25 de abril de 2008 por la que excluían de la explotación en la Unión Europea a las aeronaves que figuran en el AOC de trece compañías aéreas rusas. Dichas aeronaves no están equipadas para realizar vuelos internacionales con arreglo a las normas de la OACI (no están equipadas con TAWS/E-GPWS) y/o su certificado de aeronavegabilidad ha expirado y/o no ha sido renovado. Por consiguiente, se facilitó al Comité de Seguridad Aérea una lista de todas las aeronaves que figuran en AOC de Rusia, junto con el equipo asociado. Sobre la base de esa información, las siguientes aeronaves no podrán realizar operaciones con destino u origen en la Unión Europea ni dentro de su territorio por no disponer del equipo necesario en virtud del anexo 6 de la OACI:

a) Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360 y RA-47363.

b) Atlant-Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 y RA-85682: ambas aeronaves explotadas actualmente por otras compañías aéreas certificadas en la Federación de Rusia.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 y RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 y RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 y RA-88300; Yak-42D: RA-42437; todos los helicópteros (22) Kamov Ka-26 (matrícula desconocida); todos los helicópteros

(49) Mi-8 (matrícula desconocida); todos los helicópteros (11) Mi-171 (matrícula desconocida); todos los helicópteros (8) Mi-2 (matrícula desconocida); todos los helicópteros (1) EC-120B: RA-04116.

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

e) Krasnoyarsky Airlines: la aeronave de tipo TU-154M RA-85682, anteriormente en la AOC de Krasnoyarsky Airlines, revocada en 2009, está siendo explotada actualmente por otra compañía aérea certificada en la Federación de Rusia.

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

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

h) Siberia Airlines: Tupolev - ninguna aeronave.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; todos los Tupolev TU-134A, incluidos: RA-65065 y RA-65102; todas las aeronaves Antonov AN-24RV, incluidas: RA-46625 y RA-47818; las aeronaves de tipo AN24RV con matrículas 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 siendo explotadas actualmente por motivos financieros).

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 por otra compañía rusa; todas las aeronaves TU-134B (1): RA-65726; todas las aeronaves Yakovlev Yak-40: RA-87348 (que no está siendo explotado actualmente por razones financieras), 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 están siendo explotadas por 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 están siendo explotadas por otra compañía rusa; Ilyushin IL-18: RA-75454 está siendo explotada por otra compañía rusa; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 y RA-88200 están siendo explotadas por otra compañía rusa.
- (75) Para mejorar la cooperación con la Comisión y los Estados miembros, el Comité de Seguridad Aérea solicitó de las autoridades competentes de la Federación de Rusia que designarán un punto de contacto central para todas las comunicaciones con los miembros del Comité de Seguridad Aérea en asuntos relacionados tanto con los resultados de los controles en pista realizados en compañías aéreas rusas en aeropuertos de la UE como los realizados en compañías aéreas de la UE en aeropuertos de la Federación de Rusia. También solicitó que se procurara alcanzar mayor transparencia mediante el intercambio de datos de seguridad.
- (76) Además, en el contexto de esa mayor cooperación y para garantizar la seguridad jurídica y la aplicación adecuada de las medidas adoptadas para excluir a compañías aéreas y a aeronaves que no cumplen los requisitos de seguridad pertinentes, se decidió que las autoridades competentes de la Federación de Rusia revisarán, junto con la Comisión y los Estados miembros, y antes de la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea, la Decisión conjunta de la Comisión Europea y de dichas autoridades adoptada el 24 de abril de 2008. El Comité de Seguridad Aérea aceptó evaluar en su próxima reunión los avances realizados y, si procede, solicitar de la Comisión que presente las medidas necesarias con arreglo al Reglamento (CE) n° 2111/2005.
- (77) Entretanto, los Estados miembros seguirán verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en pista que

deban efectuarse en las aeronaves de estas compañías aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 351/2008, para garantizar que aumente el número de inspecciones realizadas en compañías aéreas rusas de tal modo que puedan reevaluarse esos resultados en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea que ha de celebrarse en noviembre de 2010.

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

- (78) Pese a las peticiones específicas de la Comisión, ésta no ha recibido hasta la fecha pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras adecuadas por parte de las demás compañías incluidas en la lista de la UE actualizada el 30 de marzo de 2010 y de las autoridades responsables de la supervisión normativa de dichas compañías. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas deben seguir sujetas a una prohibición de explotación (anexo A) o a restricciones de explotación (anexo B), según proceda.
- (79) 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) n° 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 5 de julio de 2010.

*Por la Comisión,  
en nombre del Presidente  
Dacian CIOLOŞ  
Miembro de la Comisión*

## ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA DENTRO DE LA UE <sup>(1)</sup>

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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino de Camboya
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	República de Ruanda
<b>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:</b>			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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Benín responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>		—	República de Benín
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	Desconocido	República de Benín

<sup>(1)</sup> 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
AFRICA AIRWAYS	Desconocido	AFF	República de Benín
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	S/O	República de Benín
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	Desconocido	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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>		—	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)
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)

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
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/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)	Firma ministerial (Ordonnance n° 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)

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
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	Información no disponible.	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Información no disponible.	CEL	Guinea Ecuatorial
EGAMS	Información no disponible.	EGM	Guinea Ecuatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea Ecuatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.p.	Guinea Ecuatorial
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea Ecuatorial
GUINEA AIRWAYS	738	n.p.	Guinea Ecuatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea Ecuatorial
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, excepto Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia y Metro Batavia, y en particular:</b>			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
EASTINDO	135-038	Desconocido	República de Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República de Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	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
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
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
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

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
<b>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:</b>			República de Kazajstán
AERO AIR COMPANYY	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
AEROPRAKT KZ	Desconocido	APK	República de Kazajstán
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	República de Kazajstán
AIR COMPANYY 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
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

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
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
KAZAVIA	Desconocido	KKA	República de Kazajstán
KAZAVIASPAS	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
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
ZHEKAZGANAIR	Desconocido	Desconocido	República de Kazajstán
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguiza responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			República Kirguiza
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguiza
ASIAN AIR	Desconocido	AAZ	República Kirguiza
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguiza

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
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República Kirguiza
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguiza
DAMES	20	DAM	República Kirguiza
EASTOK AVIA	15	AEMA	República Kirguiza
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República Kirguiza
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguiza
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguiza
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguiza
KYRGYZSTAN AIRLINE	Desconocido	KGA	República Kirguiza
MAX AVIA	33	MAI	República Kirguiza
S GROUP AVIATION	6	SGL	República Kirguiza
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República Kirguiza
SKY WAY AIR	21	SAB	República Kirguiza
TENIR AIRLINES	26	TEB	República Kirguiza
TRAST AERO	05	TSJ	República Kirguiza
VALOR AIR	07	VAC	República Kirguiza
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa</b>		—	Liberia
<b>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:</b>			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
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconocido	República Gabonesa
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Filipinas responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			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

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
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	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
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Desconocido	República de Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	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
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

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
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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>	—	—	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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>	—	—	Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONA LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconocido	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconocido	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa</b>			República de Sudán
SUDAN AIRWAYS	Desconocido		República de Sudán
SUN AIR COMPANY	Desconocido		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
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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>	—	—	Suazilandia
SWAZILAND AIRLINK	Desconocido	SZL	Suazilandia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Zambia responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			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 <sup>(1)</sup>

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		DPRK	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo Tu-204;	Toda la flota salvo: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA		República Gabonésa	Toda la flota salvo: dos aeronaves de tipo Falcon 50; 2 aeronave de tipo Falcon 900	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	República Gabonésa
AIR ASTANA <sup>(2)</sup>	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 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 <sup>(3)</sup>	001/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 <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Toda la flota salvo: catorce aeronaves de tipo A300, ocho aeronaves de tipo A310, una aeronave B737,	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	República Islámica de Irán

<sup>(1)</sup> 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-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBB EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/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

(<sup>1</sup>) Sólo se permite a Afrijet utilizar las aeronaves especificadas para sus operaciones actuales en la UE.

(<sup>2</sup>) Sólo se permite a Air Astana utilizar las aeronaves especificadas para sus operaciones actuales en la UE.

(<sup>3</sup>) Sólo se permite a Gabon Airlines utilizar las aeronaves especificadas para sus operaciones actuales en la UE.

(<sup>4</sup>) Se permite a Iran Air operar en la Unión Europea utilizando las aeronaves concretas especificadas en el considerando (69) del presente Reglamento.