

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2022/594 DE LA COMISIÓN**de 8 de abril de 2022****por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 4, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión ⁽²⁾ establece la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (2) Las compañías aéreas certificadas por la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo (FATA) no están incluidas en los anexos A o B del Reglamento (CE) n.º 474/2006, a excepción de la compañía aérea SKOL Airline LLC, que fue añadida al anexo A por el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2070 de la Comisión ⁽³⁾.
- (3) Algunos Estados miembros de la Unión Europea (UE) y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («Agencia») comunicaron a la Comisión información que podía ser pertinente en el contexto de la actualización de dicha lista, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. También facilitaron información pertinente a terceros países y organizaciones internacionales. La Comisión ha tenido debidamente en cuenta la información facilitada a la hora de determinar si procede actualizar la lista.
- (4) De conformidad con el Acuerdo celebrado en 1999 entre las Bermudas y Rusia sobre la aplicación del artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 («Convenio de Chicago») en lo que respecta a las aeronaves inscritas en el registro de las Bermudas y explotadas por compañías aéreas certificadas por la FATA, que concierne a la transferencia de las funciones y obligaciones de supervisión normativa que figuran en los anexos 1, 2 y 6 del mencionado Convenio, la Autoridad de Aviación Civil de las Bermudas («BCAA») comunicó a la FATA el 14 de marzo de 2022, mediante la nota general GEN-01-2022, que los certificados de aeronavegabilidad de todas las aeronaves arrendadas matriculadas en Bermudas y explotadas por compañías aéreas certificadas por la FATA quedarían suspendidos con efecto a partir del 12 de marzo de 2022, a las 23.59 h UTC, sobre la base de la determinación de que ya no es posible continuar asegurando la aeronavegabilidad de dichas aeronaves.
- (5) De conformidad con el Acuerdo celebrado en 2002 entre Irlanda y Rusia sobre la aplicación del artículo 83 bis del Convenio de Chicago en lo que respecta a las aeronaves inscritas en el registro de Irlanda y explotadas por compañías aéreas certificadas por la FATA, que concierne a la transferencia de las funciones y obligaciones de supervisión normativa que figuran en los anexos 1, 2 y 6 de dicho Convenio, la Autoridad de Aviación de Irlanda («IAA») emitió el 15 de marzo de 2022 su comunicación aeronáutica A.114, en la que declaraba el cese de la validez de todos los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves explotadas por compañías aéreas certificadas por la FATA, con efecto a partir de la fecha de la mencionada comunicación, sobre la base de la determinación de que ya no es posible continuar asegurando la aeronavegabilidad de dichas aeronaves.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 14).

⁽³⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2070 de la Comisión, de 25 de noviembre de 2021, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L 421 de 26.11.2021, p. 31).

- (6) A pesar de estas decisiones de la BCAA y la IAA, adoptadas en su calidad de autoridades competentes de los Estados de matrícula, algunas aeronaves afectadas siguen siendo explotadas por compañías aéreas certificadas por la FATA, tanto dentro de Rusia como en otros terceros países. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en su boletín electrónico 2022/12, de 11 de marzo de 2022, recordó que dicha acción constituía una infracción directa de los artículos 29 y 31 del Convenio de Chicago. Con arreglo a dicho boletín electrónico, la FATA, en su calidad de autoridad responsable de garantizar el cumplimiento por parte de las compañías aéreas certificadas rusas de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, no debería haber permitido la realización de tales operaciones. Además, las compañías aéreas certificadas por la FATA que realizan tales vuelos con las aeronaves mencionadas en los considerandos 4 y 5 lo han hecho infringiendo a sabiendas las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, en particular el anexo 6, parte I, capítulo 5, norma 5.2.3 de la OACI, según la cual «[u]n avión se explotará de conformidad con las condiciones de su certificado de aeronavegabilidad y dentro de las limitaciones operativas aprobadas que figuran en su manual de vuelo», entendiéndose que dicho certificado de conformidad es expedido por el Estado de matrícula.
- (7) Por otra parte, un gran número de estas aeronaves han sido inscritas en el registro de aeronaves de Rusia sin el consentimiento de los propietarios y sin la subsiguiente colaboración en materia de seguridad de la BCAA o de la IAA. Como también se indica en el boletín electrónico de la OACI mencionado en el considerando 6, esta acción infringe los artículos 17 y 18 del Convenio de Chicago.
- (8) El 18 de marzo de 2022, la OACI publicó su comunicación a los Estados AN 3/1.1-22/41, en la que recuerda a todos los Estados contratantes del Convenio de Chicago las responsabilidades y obligaciones de supervisión derivadas de dicho Convenio y de sus anexos en lo que respecta al adecuado desempeño de la supervisión de la seguridad operacional.
- (9) El 18 de marzo de 2022, Rusia anunció a las Bermudas la suspensión, con efecto inmediato, del Acuerdo sobre la aplicación del artículo 83 *bis* mencionado en el considerando 4. Como consecuencia, de conformidad con las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional de la aviación civil, cualquier responsabilidad de supervisión normativa transferida anteriormente a Rusia en virtud de dicho Acuerdo volvió a las Bermudas en tanto que Estado de matrícula.
- (10) Incumpliendo las normas internacionales aplicables en materia de seguridad operacional de la aviación civil, la FATA ha conservado las responsabilidades de supervisión normativa transferidas a que se refieren los considerandos 4 y 5, y ha asumido, sin ninguna coordinación con las Bermudas e Irlanda como Estados de matrícula, las funciones y obligaciones reguladoras que figuran en el anexo 8 del Convenio de Chicago. No hay pruebas verificables que permitan concluir que la FATA ha desarrollado la capacidad de supervisión de la seguridad operacional necesaria para cumplir adecuadamente tal supervisión ampliada sobre un número tan extenso de aeronaves.
- (11) El 21 de marzo de 2022, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006 ⁽⁴⁾, la Comisión informó a la FATA de sus serias preocupaciones en relación con la situación de la supervisión de la seguridad operacional aérea en Rusia, así como de los principales hechos y consideraciones que podrían constituir la base de una decisión dirigida a imponer una prohibición de las compañías aéreas certificadas por la FATA dentro de la Unión.
- (12) La Comisión brindó a la FATA la posibilidad de presentar observaciones por escrito y de hacer una presentación oral el 5 de abril de 2022 ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE. Se pidió a FATA que indicara, a más tardar el 1 de abril de 2022, si tiene intención de hacer uso de su derecho de defensa y si deseaba comparecer ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (13) El 21 de marzo de 2022, la Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las consultas conjuntas que estaban teniendo lugar con la FATA, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (14) El 31 de marzo de 2022, la FATA informó, en una carta dirigida a la Comisión, de que rechazaba las alegaciones relativas a los resultados en materia de seguridad operacional de las compañías aéreas certificadas por la FATA y de que consideraba que cumplía plenamente las obligaciones impuestas a los Estados contratantes de la OACI. Sin embargo, la FATA no aportó ninguna prueba ni información en apoyo de sus declaraciones, ni demostró el modo en que cumple sus obligaciones en relación con las funciones y obligaciones normativas que figuran en el anexo 8 del Convenio de Chicago, en particular en lo que respecta a las compañías aéreas que explotan las aeronaves mencionadas en los considerandos 4 y 5.

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establecen las normas de aplicación de la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

- (15) El 1 de abril de 2022, la Comisión señaló que FATA no había indicado, como se solicitaba en la carta de la Comisión transmitida a la FATA el 21 de marzo de 2022, su intención de hacer uso de su derecho de defensa, tal como se establece en el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (16) El 5 de abril de 2022, el Comité de Seguridad Aérea de la UE se reunió para debatir la situación de los resultados de seguridad de las compañías aéreas certificadas por la FATA, así como la capacidad de la FATA para cumplir las normas internacionales de seguridad operacional de la aviación. El Comité de Seguridad Aérea de la UE tomó nota de las infracciones del Convenio de Chicago mencionadas en los considerandos 6 y 7, así como del incumplimiento de las normas internacionales aplicables en materia de seguridad operacional de la aviación civil mencionadas en el considerando 10. También señaló la falta de voluntad de cooperar con la Comisión y los Estados miembros de la UE sobre la cuestión de la capacidad de la FATA y de las compañías aéreas certificadas por ella para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la seguridad operacional de la flota de las compañías aéreas, incluidas las aeronaves mencionadas en los considerandos 4 y 5.
- (17) Se tuvo en cuenta, además, el impacto consiguiente de las medidas restrictivas derivadas del Reglamento (UE) 2022/328 del Consejo ⁽⁵⁾ por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 833/2014, y en particular el impacto operativo a corto plazo de tener un acceso limitado a las actualizaciones de las bases de datos de navegación y de las bases de datos de los sistemas de alerta de proximidad al suelo, lo que afecta gravemente a la capacidad de navegación segura de las aeronaves explotadas por compañías aéreas certificadas por la FATA.
- (18) Se tomó nota de que, como consecuencia de las medidas restrictivas aplicables, los servicios de ingeniería y apoyo técnico a las compañías aéreas certificadas por la FATA han pasado a ser limitados. Asimismo, la falta de servicios de ingeniería y apoyo técnico, junto con el aumento de la actividad de vigilancia derivado de la inclusión de un número importante de nuevas aeronaves en el registro ruso, aumentará la carga de trabajo de la FATA y la necesidad de conocimientos especializados, lo que es poco probable que pueda lograrse inmediatamente teniendo en cuenta, por una parte, las condiciones del Acuerdo sobre la aplicación del artículo 83 bis en las que dicha actividad se ha gestionado en Rusia hasta la fecha y, por otra parte, las consecuencias de las medidas restrictivas aplicables.
- (19) En vista de las infracciones mencionadas y de la falta de voluntad de cooperar con la Comisión y los Estados miembros de la UE abordando los puntos y preocupaciones específicos planteados por la Comisión en su carta de 21 de marzo de 2022, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE concluyeron, en consonancia con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, incluido, en particular, el tercer criterio, que no hay pruebas de que FATA pueda cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago y las normas contenidas en sus anexos en lo que respecta a las aeronaves explotadas por compañías aéreas certificadas por la FATA a las que se refieren los considerandos 4 y 5.
- (20) Además, en consonancia con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, y en particular con el primer criterio, las compañías aéreas certificadas por la FATA que han explotado una o varias de las aeronaves mencionadas en los considerandos 4 y 5 han demostrado, al hacerlo, graves deficiencias de seguridad al permitir que las operaciones de vuelo se realicen incumpliendo las normas internacionales de seguridad operacional pertinentes aplicables al transporte aéreo comercial.
- (21) La Comisión, de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, considera que se debe modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación dentro de la Unión que figura en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, para incluir a todas las compañías aéreas certificadas de Rusia que explotan las aeronaves mencionadas en los considerandos 4 y 5.
- (22) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas por la FATA, de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽⁶⁾.

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) 2022/328 del Consejo, de 25 de febrero de 2022, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 833/2014, relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania (DO L 49 de 25.2.2022, p. 1).

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

- (23) La situación por lo que se refiere a la capacidad y aptitud de la FATA para desempeñar su función y sus responsabilidades en materia de vigilancia de su sector de la aviación, así como de todas las compañías aéreas certificadas en Rusia, incluidas, en particular, las compañías aéreas que explotan las aeronaves mencionadas en los considerandos 4 y 5, será objeto de un estrecho seguimiento y de un nuevo examen por parte de la Comisión, asistida por la Agencia, para su revisión en las próximas reuniones del Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (24) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (25) Los artículos 5 y 6 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 reconocen la necesidad de adoptar decisiones con rapidez y, si procede, con urgencia, dadas las implicaciones para la seguridad operacional. Es esencial, por lo tanto, para la protección de la información de carácter sensible y de los pasajeros, que toda decisión de actualización de la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición o restricción de explotación dentro de la Unión se publique y entre en vigor inmediatamente después de su adopción.
- (26) Las medidas contempladas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea de la UE establecido en virtud del artículo 15 de Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 474/2006 se modifica como sigue:

- 1) El anexo A se sustituye por el texto que figura en el anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo B se sustituye por el texto que figura en el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 8 de abril de 2022.

*Por la Comisión,
en nombre de la Presidenta,
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión*

ANEXO I

«ANEXO A

**LISTA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA PROHIBIDA DENTRO DE LA UNIÓN,
CON EXCEPCIONES ⁽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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabue
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines y Heli Malongo, en particular:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconocido	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconocido	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconocido	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconocido	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Armenia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Armenia
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia

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

ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	No procede	Armenia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades del Congo (Brazzaville) responsables de la supervisión normativa, en particular:			Congo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Desconocido	Congo (Brazzaville)
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)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC n.º 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC n.º 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Kirguistán
AEROSTAN	08	BSC	Kirguistán
AIR COMPANY AIR KG	50	Desconocido	Kirguistán
AIR MANAS	17	MBB	Kirguistán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirguistán
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirguistán
HELI SKY	47	HAC	Kirguistán
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirguistán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirguistán
TEZ JET	46	TEZ	Kirguistán
VALOR AIR	07	VAC	Kirguistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa.			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Libia
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia

AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Desconocido	Libia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Desconocido	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Desconocido	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Desconocido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Desconocido	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Desconocido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Desconocido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Las siguientes compañías aéreas certificadas por las autoridades de Rusia responsables de la supervisión normativa			Rusia
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusia
AVIACOMPANY «AVIASTAR-TU» CO. LTD	458	TUP	Rusia

IZHAVIA	479	IZA	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «AIR COMPANY «YAKUTIA»	464	SYL	Rusia
SOCIEDAD ANÓNIMA RUSJET	498	RSJ	Rusia
JOINT STOCK COMPANY «UVT AERO»	567	UVT	Rusia
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusia
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY «IRAERO» AIRLINES	480	IAE	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY «URAL AIRLINES»	18	SVR	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusia
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusia
JS AVIATION COMPANY «RUSLINE»	225	RLU	Rusia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusia
LLC «NORD WIND»	516	NWS	Rusia
LLC «AIRCOMPANY «IKAR»	36	KAR	Rusia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY «AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES»	1	AFL	Rusia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SMD	Rusia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusia
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusia
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'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa			Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sudán

<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Sudán
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Sudán
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Sudán
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Sudán
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	GNF	Sudán
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Sudán
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Sudán
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Sudán
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Sudán
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Sudán
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Sudán
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Sudán»

ANEXO II

«ANEXO B

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA SUJETA A RESTRICCIONES DENTRO DE LA UNIÓN ⁽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)	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
IRAN AIR	FS100	IRA	Irán	Todas las aeronaves de tipo Fokker F100 y de tipo Boeing B747	Aeronaves de tipo Fokker F100, según se menciona en el AOC; aeronaves de tipo Boeing B747, según se menciona en el AOC	Irán
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Corea del Norte	Toda la flota salvo 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633	Corea del Norte»

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