

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2022/862 DE LA COMISIÓN**de 1 de junio de 2022****por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que atañe 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 que son objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (2) Algunos Estados miembros y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («Agencia») han comunicado a la Comisión información pertinente para actualizar dicha lista, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. También han facilitado información pertinente terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a la información facilitada, procede actualizar la lista.
- (3) La Comisión ha comunicado a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, los hechos y argumentos esenciales que podrían conducir a la decisión de imponerles una prohibición de explotación dentro de la Unión o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación, en el caso de las compañías ya incluidas en la lista establecida en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (4) La Comisión ha brindado a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar toda la documentación pertinente, así como de presentar observaciones por escrito y de hacer una presentación oral ante la Comisión y el Comité establecido por el artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 («Comité de Seguridad Aérea de la UE»).
- (5) La Comisión ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión ⁽³⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Armenia, Irak, Kazajistán, Moldavia, Pakistán, Rusia y Sudán del Sur. La Comisión también ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación en Congo (Brazzaville), Guinea Ecuatorial, Madagascar y Surinam.
- (6) La Agencia ha informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las evaluaciones técnicas realizadas para la evaluación inicial y el seguimiento continuo de las autorizaciones de operador de tercer país, expedidas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión ⁽⁴⁾.

⁽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 (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).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

- (7) La Agencia también ha informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizado en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras (SAFA), de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽⁷⁾.
- (8) Además, la Agencia ha informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los proyectos de asistencia técnica realizados en terceros países sujetos a una prohibición de explotación en aplicación del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Por otra parte, la Agencia ha facilitado información sobre los planes y las solicitudes para intensificar la asistencia técnica y la cooperación con vistas a mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil de los terceros países a fin de ayudarlas a resolver los casos de incumplimiento de las normas internacionales aplicables en materia de seguridad operacional de la aviación civil. Se ha invitado a los Estados miembros a responder a esas solicitudes de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y con la Agencia. A este respecto, la Comisión ha reiterado la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la herramienta de la Alianza para la Asistencia en la Implantación de la Seguridad Operacional de la Aviación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sobre la asistencia técnica que prestan la Unión y los Estados miembros a terceros países para mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo.
- (9) Eurocontrol ha puesto al día a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre el estado de las funciones de alarma del SAFA y los operadores de terceros países, incluidas las estadísticas actuales sobre mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de la Unión

- (10) A raíz del análisis efectuado por la Agencia de la información obtenida en las inspecciones en rampa realizadas en las aeronaves de las compañías aéreas de la Unión, así como en las inspecciones de normalización realizadas por la Agencia, información completada asimismo con la información resultante de las inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros y la Agencia, en calidad de autoridades competentes, han adoptado determinadas medidas correctoras y coercitivas y han informado al respecto a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (11) Los Estados miembros y la Agencia, en calidad de autoridades competentes, han reiterado su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que la información pertinente en materia de seguridad operacional indique la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento, por parte de alguna compañía aérea de la Unión, de las normas de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de Armenia

- (12) En junio de 2020, las compañías aéreas certificadas en Armenia fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/736 de la Comisión ⁽⁸⁾.
- (13) El 29 de abril de 2022, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y el Comité de Aviación Civil de Armenia (CAC) celebraron una reunión técnica en la que el CAC facilitó información actualizada sobre las medidas adoptadas desde la reunión técnica celebrada el 3 de noviembre de 2021 para subsanar las deficiencias en materia de seguridad operacional detectadas. Las principales medidas son la modificación de su legislación en materia de aviación civil y de la normativa de apoyo, las mejoras relativas a la estructura y el personal del CAC y la actualización del sistema del CAC para gestionar la cualificación y la formación de sus inspectores, incluyendo formación adicional inicial, periódica y en el puesto de trabajo. Además, el CAC explicó que había elaborado procedimientos de supervisión y listas de comprobación adicionales en diversos ámbitos y había redactado el plan nacional de seguridad operacional de la aviación y la normativa sobre notificación de sucesos relacionados con la seguridad operacional, y que la adopción de ambos estaba prevista para 2022. La Comisión y la Agencia examinarán detenidamente todo este material.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/736 de la Comisión, de 2 de junio de 2020, 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 172 de 3.6.2020, p. 7).

- (14) El CAC presentó una actualización de las medidas adoptadas en relación con su plan de medidas correctoras con arreglo a las observaciones formuladas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno realizada en 2020. Estas medidas incluían la actualización de los procesos de planificación y formación de recursos humanos y de varios procedimientos y listas de comprobación para mejorar sus actividades de supervisión de la seguridad operacional, la creación de una base de datos electrónica para apoyar sus actividades de supervisión y el desarrollo de su sistema de notificación de sucesos relacionados con la seguridad operacional.
- (15) Por otra parte, en el marco de los esfuerzos de la Unión por ayudar al CAC a hacer frente a sus necesidades en materia de mejora de la seguridad operacional de la aviación, en marzo de 2022 la Agencia puso en marcha un proyecto técnico específico destinado a reforzar la supervisión de la seguridad operacional del CAC en los ámbitos de las operaciones aéreas y la aeronavegabilidad.
- (16) Sobre la base de toda la información disponible, se considera que el CAC ha introducido algunas mejoras notables en su capacidad de supervisión de la seguridad operacional. También se reconoce que el CAC parece comprometido a seguir esforzándose por desarrollar en mayor medida sus capacidades de supervisión y la resolución de los problemas de seguridad operacional detectados. A pesar de estos avances positivos, en la actualidad no existen pruebas fundamentadas suficientes de que el CAC haya resuelto eficazmente todas las deficiencias detectadas durante la visita de evaluación sobre el terreno de febrero de 2020 que condujo a la decisión de imponer una prohibición de explotación de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/736. La información facilitada sobre las posibles mejoras requiere nueva verificación en reuniones técnicas adicionales y, posiblemente, mediante confirmación *in situ*.
- (17) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Armenia.
- (18) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Armenia, 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.

Compañías aéreas de Irak

- (19) En diciembre de 2015, la compañía aérea *Iraqi Airways* fue incluida en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2322 de la Comisión ⁽⁷⁾.
- (20) En febrero de 2022, la Autoridad de Aviación Civil iraquí (ICAA) e *Iraqi Airways* presentaron a la Comisión información sobre las acciones llevadas a cabo y las medidas adoptadas para mejorar sus sistemas y capacidades de supervisión y gestión de la seguridad operacional. Sobre la base de la información recibida, la Comisión toma nota de que se han realizado algunos avances para resolver los problemas de seguridad operacional detectados. Sin embargo, se han detectado algunas deficiencias; por ejemplo, en la calidad de las listas de control utilizadas por los inspectores de la ICAA en los procesos de certificación y supervisión o en el plan de formación de la ICAA y su ejecución. La evaluación de los resultados de la ICAA en materia de supervisión ha puesto de manifiesto varias deficiencias, especialmente en la forma en que se redactan las conclusiones y en la que se realiza el seguimiento. A este respecto, también se ha constatado que los inspectores de la ICAA no adoptaron las medidas de ejecución adecuadas cuando fue necesario.
- (21) La evaluación de la información facilitada por *Iraqi Airways* ha puesto de manifiesto que la compañía aérea ha realizado progresos significativos en distintos ámbitos. Cabe destacar que contrató los servicios de un consultor externo para que llevara a cabo una auditoría de la compañía y elaborara un plan de medidas correctoras que se está ejecutando en la actualidad.
- (22) Se ha iniciado un programa de seguimiento de datos de vuelo para seguir mejorando la cantidad de datos que deben analizarse y utilizarse para desarrollar medidas de mejora de la seguridad operacional. Además, se ha establecido un sistema interno de elaboración de informes, se han puesto en marcha reuniones de seguridad operacional a diferentes niveles estratégicos y se han revisado algunos de los manuales de la organización.
- (23) A pesar de los avances mencionados, todavía quedan algunos retos, como la necesidad de instalar varias aplicaciones informáticas para el mantenimiento, las operaciones de vuelo y la gestión de documentos. La compañía aérea también tiene que mejorar sus funciones y procedimientos para abordar las observaciones de supervisión presentadas por la ICAA. Por otra parte, si bien *Iraqi Airways* ha desarrollado un sistema de gestión de la calidad, parece que no es capaz de llevar a cabo un seguimiento adecuado de todas las observaciones presentadas en el marco de este sistema.

⁽⁷⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2322 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2015, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 328 de 12.12.2015, p. 67).

- (24) El 14 de diciembre de 2021 y el 4 de mayo de 2022, a petición de Irak y en el marco de las actividades de seguimiento continuo de la Comisión, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros, la ICAA e *Iraqi Airways* celebraron dos reuniones técnicas. En ambas ocasiones, la ICAA presentó los avances que había logrado en relación con los problemas de seguridad operacional relativos a su capacidad para garantizar una supervisión eficaz de la seguridad operacional en el país y, en particular, por lo que respecta a la supervisión de *Iraqi Airways*. *Iraqi Airways* presentó los progresos realizados para subsanar las deficiencias en materia de seguridad operacional que habían sido detectadas anteriormente y que, en última instancia, llevaron a la Agencia a denegar la autorización de operador de tercer país, así como otras mejoras relacionadas en materia de seguridad operacional.
- (25) La ICAA e *Iraqi Airways* han mostrado una visión y una ambición claras para mejorar su cumplimiento de la normativa y su rendimiento en materia de seguridad operacional. Sin embargo, siguen siendo necesarias mejoras adicionales. La Comisión seguirá colaborando con la ICAA y con *Iraqi Airways* para hacer un seguimiento de sus esfuerzos por mejorar sus capacidades de gestión y supervisión de la seguridad operacional y contribuir a dichos esfuerzos. En este contexto, cabe destacar que en 2022 la Agencia pondrá en marcha un proyecto de asistencia técnica para apoyar a la ICAA en sus esfuerzos por mejorar la supervisión de la seguridad operacional de la aviación en Irak.
- (26) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Irak.
- (27) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Irak, 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.
- (28) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales correspondientes en materia de seguridad operacional, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Kazajistán

- (29) En diciembre de 2016, las compañías aéreas certificadas en Kazajistán fueron retiradas del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2214 de la Comisión ⁽⁸⁾, con la excepción de *Air Astana*, que había sido retirada en 2015 del anexo B mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2322.
- (30) En octubre de 2021, en el marco del seguimiento continuo por parte de la Comisión del sistema de supervisión de la seguridad operacional en Kazajistán, expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros («equipo de evaluación») realizaron en Kazajistán una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, en las oficinas del Comité de Aviación Civil de Kazajistán (CAC KZ) y de la Administración de Aviación de Kazajistán JSC (AKK), así como en las oficinas de tres compañías aéreas certificadas en Kazajistán, a saber, *Air Astana*, *Jupiter Jet* y *Qazaq Air*.
- (31) El 2 de febrero de 2022, la AAK presentó a la Comisión un plan de medidas correctoras para subsanar las deficiencias observadas y notificadas por el equipo de evaluación. La Comisión, junto con la Agencia, evaluó el plan de medidas correctoras y presentó al CAC KZ y a la AAK observaciones y sugerencias de ajuste.
- (32) Los días 27 y 28 de abril de 2022, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y representantes del CAC KZ y la AAK celebraron una reunión técnica. El objetivo de esta reunión era analizar el desarrollo y la ejecución del plan de medidas correctoras por parte del CAC KZ y la AAK, así como las acciones relacionadas llevadas a cabo por estos dos organismos para garantizar que su sistema de supervisión de la seguridad operacional cumplía efectivamente con las normas internacionales de seguridad operacional pertinentes.
- (33) A partir del plan de medidas correctoras presentado y de los debates y pruebas facilitados durante la reunión técnica, se constató que se había avanzado en la respuesta a las observaciones formuladas durante la visita de evaluación sobre el terreno. Quedó patente que se habían abordado en cierta medida todas las observaciones y que algunas podían considerarse resueltas.

⁽⁸⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2214 de la Comisión, de 8 de diciembre de 2016, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión (DO L 334 de 9.12.2016, p. 6).

- (34) La reunión puso de manifiesto que el CAC KZ y la AAK aún tenían que proporcionar a la Comisión aclaraciones y pruebas adicionales en relación con determinadas acciones realizadas y medidas adoptadas. La Comisión también pidió al CAC KZ y a la AAK que revisaran el plan de medidas correctoras analizando más detalladamente las causas subyacentes a las deficiencias en materia de seguridad operacional detectadas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, con el fin de debatirlo en la siguiente reunión técnica.
- (35) Tras las deliberaciones del Comité de Seguridad Aérea de la UE de noviembre de 2021, y como se confirmó durante la reunión técnica de abril de 2022, la Comisión invitó al CAC KZ, a la AAK y a la compañía aérea *Air Astana* a una audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 17 de mayo de 2022.
- (36) En dicha audiencia, el CAC KZ y la AAK presentaron a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE el sistema establecido para garantizar la supervisión de la seguridad operacional de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán. Explicaron el plan nacional de desarrollo de la seguridad operacional de Kazajistán, que incluye medidas para mejorar la eficacia del transporte aéreo kazajo, incluida la aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad operacional pertinentes. Además, la AAK informó sobre los últimos avances en relación con su estructura organizativa, el tamaño del sector de la aviación en Kazajistán y los resultados de la misión de validación coordinada de la OACI llevada a cabo en agosto de 2021.
- (37) El CAC KZ y la AAK destacaron su compromiso de seguir mejorando y facilitaron a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE un resumen completo y detallado de la ejecución del plan de medidas correctoras elaborado a partir de los resultados de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno de octubre de 2021. En él se incluían los objetivos estratégicos establecidos para el futuro, como las modificaciones del marco jurídico de Kazajistán, los manuales y procedimientos de la AAK, la continuación de las mejoras del sistema de gestión de la calidad y la aplicación más efectiva de las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (38) Durante la audiencia, el CAC KZ y la AAK se comprometieron a mantener informada a la Comisión sobre las medidas futuras que debían adoptarse con respecto a las observaciones restantes formuladas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno realizada en 2021. Además, se comprometieron a mantener un diálogo permanente sobre seguridad operacional, proporcionando información pertinente al respecto y celebrando reuniones adicionales, al menos dos veces al año o cuando la Comisión lo considerara necesario.
- (39) Los datos indican que las medidas adoptadas por el CAC KZ y la AAK ya están contribuyendo a reforzar sus capacidades de supervisión de las actividades de aviación en Kazajistán. Sin embargo, son necesarias nuevas mejoras con respecto a su capacidad para supervisar que las operaciones de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán se lleven a cabo de conformidad con las normas internacionales de seguridad operacional pertinentes, en particular velando por que se garanticen los recursos adecuados para llevar a cabo tales actividades.
- (40) Sobre la base de la información presentada, parece que, desde octubre de 2021, el CAC KZ y la AAK han progresado notablemente en cuanto a la implementación de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional. La Comisión y la Agencia han señalado su intención de seguir apoyando al CAC KZ y a la AAK en sus esfuerzos por seguir reforzando el sistema de seguridad operacional de la aviación en Kazajistán.
- (41) Durante la audiencia, la compañía aérea *Air Astana* ofreció una presentación de su flota actual y de los recursos e instalaciones disponibles. Describió un sistema de gestión de la seguridad y un sistema de gestión de la calidad sólidos y bien desarrollados. La compañía aérea señaló que utiliza un conjunto de herramientas informáticas para integrar los datos de seguridad operacional, calidad y gestión de riesgos, incluido el sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga.
- (42) Cuando el Comité de Seguridad Aérea de la UE le preguntó, la compañía aérea también informó sobre las actividades de supervisión que la AAK ha llevado a cabo en *Air Astana* en 2021-2022, y confirmó mejoras en su interacción con el CAC KZ y la AAK.
- (43) Tras deliberar, el Comité de Seguridad Aérea de la UE llegó a la conclusión de que debía prestarse especial atención al seguimiento continuo de la situación de la seguridad operacional y de la evolución de la situación en Kazajistán, en particular mediante informes periódicos sobre los progresos, elaborados por el CAC KZ y la AAK, y la posibilidad de invitarlos a una nueva audiencia en una futura reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE.

- (44) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Kazajistán.
- (45) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, de las normas de seguridad operacional internacionales pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de todas ellas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (46) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales correspondientes en materia de seguridad operacional, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Moldavia

- (47) En noviembre de 2021, las compañías aéreas moldavas fueron retiradas del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2070 de la Comisión ⁽⁹⁾, con excepción de *Air Moldova*, *Aerotrascargo* y *Fly One*, que nunca han sido incluidas en el anexo A ni en el anexo B.
- (48) Mediante carta de 31 de marzo de 2022, la Autoridad de Aviación Civil de Moldavia (CAAM) facilitó información y una actualización sobre las actividades de supervisión de la seguridad operacional durante el período comprendido entre noviembre de 2021 y marzo de 2022. Además de la actualización sobre el plan de medidas correctoras elaborado sobre la base de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno de septiembre de 2021, la información facilitada por la CAAM también incluía actualizaciones con respecto a las últimas modificaciones del marco legislativo nacional moldavo en materia de aviación.
- (49) La Comisión, tras examinar la información y la documentación recibidas, considera que las observaciones pendientes, derivadas de la visita de evaluación sobre el terreno de septiembre de 2021, se han resuelto con éxito y pueden ser archivadas. A la vista de los avances logrados, la Comisión considera suficiente que la CAAM envíe una actualización anual mientras no se decida lo contrario.
- (50) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Moldavia.
- (51) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Moldavia, 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.
- (52) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales correspondientes en materia de seguridad operacional, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Pakistán

- (53) En marzo de 2007, *Pakistan International Airlines* fue incluida en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento (CE) n.º 235/2007 de la Comisión ⁽¹⁰⁾, y posteriormente, en noviembre de 2007, fue retirada mediante el Reglamento (CE) n.º 1400/2007 de la Comisión ⁽¹¹⁾.
- (54) El 24 de junio de 2020, el ministro federal de Aviación de Pakistán desveló en una declaración que un elevado número de licencias de piloto expedidas por la Autoridad de Aviación Civil de Pakistán (PCAA) se habían obtenido de forma fraudulenta.

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Reglamento (CE) n.º 235/2007 de la Comisión, de 5 de marzo de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 66 de 6.3.2007, p. 3).

⁽¹¹⁾ Reglamento (CE) n.º 1400/2007 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 311 de 29.11.2007, p. 12).

- (55) Este hecho, junto con la evidente falta de eficacia en la supervisión de la seguridad operacional por parte de la PCAA, llevaron a la Agencia a suspender las autorizaciones de operador de tercer país de *Pakistan International Airlines* y *Vision Air* con efectos a partir del 1 de julio de 2020.
- (56) El 1 de julio de 2020, la Comisión inició consultas con la PCAA con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006. En ese contexto, la Comisión, en colaboración con la Agencia y los Estados miembros, organizó varias reuniones técnicas con la PCAA los días 9 de julio y 25 de septiembre de 2020, 15 y 16 de marzo y 15 de octubre de 2021 y 16 de marzo de 2022.
- (57) En el transcurso de estas reuniones se debatieron varias cuestiones, en particular la supervisión de las compañías aéreas certificadas por Pakistán, incluido su sistema de gestión de la seguridad. La Comisión pidió información y pruebas para verificar que una situación similar no se estuviera dando en otros ámbitos, como la certificación de la tripulación de cabina, la concesión de licencias a los ingenieros de mantenimiento o la certificación de las compañías aéreas.
- (58) La información intercambiada con la PCAA el 16 de marzo de 2022 se centró en los resultados de la reciente visita del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI. La Comisión destacó que se tendría debidamente en cuenta el contenido del informe de auditoría para determinar las próximas etapas de su propio proceso de consulta de la lista de seguridad aérea. Durante la reunión, la PCAA presentó los aspectos clave del informe y se comprometió a compartir dicho informe con la Comisión una vez finalizado.
- (59) Tras recibir el informe, la Comisión ha podido constatar que no contiene ninguna indicación de los ámbitos que requieren medidas correctoras inmediatas. No obstante, aunque el informe indica que la mayoría de los elementos para que la PCAA cumpla sus obligaciones están presentes, señala la necesidad de que esta modifique, complemente o mejore las orientaciones y los procedimientos, especialmente en los ámbitos de la concesión de licencias de piloto. Además, señala la necesidad de mejorar la legislación nacional de Pakistán mediante la incorporación de disposiciones sobre la política de ejecución y el acceso sin restricciones del personal de inspección para garantizar una supervisión eficaz.
- (60) Sobre la base de la información disponible y de los intercambios con la PCAA, la Comisión reconoce los esfuerzos de esta última por adoptar medidas correctoras para subsanar las deficiencias en materia de seguridad operacional detectadas. La Comisión, con la ayuda de la Agencia y de los Estados miembros, constata que, tras la visita del USOAP de la OACI, Pakistán está llevando a cabo un importante proceso de transformación, que incluye cambios en su legislación primaria en materia de aviación.
- (61) Sobre esta base, la Comisión, con el fin de determinar si es necesario adoptar nuevas medidas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 2111/2005, seguirá colaborando con la PCAA y haciendo un seguimiento de los progresos realizados para hacer frente a la situación de la supervisión de la seguridad operacional en Pakistán. A través de estas actividades de seguimiento continuo, se determinará cuándo debe realizarse una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno.
- (62) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Pakistán.
- (63) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Pakistán, 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.
- (64) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales correspondientes en materia de seguridad operacional, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Rusia

- (65) El 8 de abril de 2022, las compañías aéreas de Rusia que habían explotado una o varias de las aeronaves mencionadas en el considerando 4 o en el considerando 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/594 de la Comisión ⁽¹²⁾ fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/594.
- (66) El 28 de abril de 2022, la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo (FATA) informó a la Comisión de que consideraba infundadas las alegaciones de violación de las normas internacionales de aviación civil, así como cualquier problema de seguridad operacional contemplado en el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/594. Sin embargo, la FATA no facilitó ninguna información que respaldara su afirmación.
- (67) En el marco de sus actividades de seguimiento continuo, la Comisión ha determinado que existen pruebas de que la compañía aérea *I Fly* ha inscrito en el registro de aeronaves de Rusia aeronaves mencionadas en el considerando 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/594 y de que ha explotado conscientemente estas aeronaves, incumpliendo así las normas internacionales de seguridad operacional pertinentes. La inscripción de las aeronaves en el registro ruso se ha hecho sin el consentimiento de los propietarios y sin la posterior colaboración en materia de seguridad operacional de la Autoridad de Aviación de Irlanda como Estado de matrícula reconocido de estas aeronaves.
- (68) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/594 y con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse con respecto a las compañías aéreas de Rusia para añadir a *I Fly* al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (69) 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.

Compañías aéreas de Sudán del Sur

- (70) Las compañías aéreas certificadas en Sudán del Sur nunca han estado incluidas en el anexo A ni en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (71) En los últimos cuatro años se han producido en Sudán del Sur cuatro accidentes mortales y varios accidentes e incidentes graves, en los que a menudo se han visto implicadas aeronaves con marcas de matrícula sospechosas.
- (72) El 26 de marzo de 2021, la Comisión inició consultas formales con la Autoridad de Aviación Civil de Sudán del Sur (SSCAA) con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (73) En el posterior intercambio de correspondencia, la SSCAA comunicó que se había suspendido el certificado de operador aéreo de *South Sudan Supreme Airlines*, cuyas aeronaves se habían visto implicadas en un accidente mortal, y que, debido a sospechas relacionadas con la matrícula de la aeronave implicada en dicho accidente, la SSCAA estaba llevando a cabo una revisión de todos los operadores de aeronaves y certificados de operador aéreo del país. Asimismo, la SSCAA comunicó que se estaban introduciendo mejoras en la elaboración y revisión de la legislación, los manuales y la formación. El 5 de noviembre de 2021, se facilitaron documentos que incluyen información sobre el programa de inspección, vigilancia y auditoría de la SSCAA, así como informes sobre las revisiones de determinadas compañías aéreas y sobre las aeronaves matriculadas en el extranjero que operan en Sudán del Sur.
- (74) El 28 de marzo de 2022, la SSCAA comunicó sus respuestas al cuestionario enviado por la Comisión el 26 de marzo de 2021. Según esto, la SSCAA todavía tiene que desarrollar e implantar un sistema de supervisión eficaz. Además, la SSCAA señala que, aunque no ha expedido ninguna licencia ni certificado de operador aéreo ni hay aeronaves matriculadas en el país, sí ha expedido permisos de explotación aérea para que aeronaves matriculadas en el extranjero operen en Sudán del Sur. No hay ninguna prueba de las actividades de supervisión que han dado lugar a la expedición de dichos permisos ni del seguimiento continuo pertinente.

⁽¹²⁾ 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 (DO L 114 de 12.4.2022, p. 49).

- (75) El 22 de febrero de 2022, la Comisión informó a la SSCAA de su intención de incluir el análisis de la situación de la supervisión de la aviación civil en Sudán del Sur en el orden del día de la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE, e invitó a la SSCAA a una audiencia ante dicho Comité el 18 de mayo de 2022.
- (76) En la audiencia, la SSCAA presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE su estructura organizativa, así como información sobre el tamaño del sector de la aviación en Sudán del Sur. Describió las funciones de las distintas Direcciones de la SSCAA y sus responsabilidades, y facilitó información general sobre la dotación de personal de la Autoridad. Explicó que la SSCAA sigue dependiendo en gran medida del apoyo de la Agencia para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación Civil de la Comunidad del África Oriental (EAC-CASSOA) para el establecimiento de normas de aviación civil y para el desarrollo de un proceso de supervisión eficaz. A este respecto, la SSCAA señaló que toda asistencia y apoyo a sus esfuerzos serían bienvenidos.
- (77) La SSCAA confirmó que no había expedido ningún certificado de operador aéreo y que todavía no había creado un registro de aeronaves. Sin embargo, informó de que, tras una formación que la EAC-CASSOA impartiría a partir del 23 de mayo de 2022, esperaba alcanzar el objetivo de crear un registro de aeronaves y lograr una capacidad de certificación de compañías aéreas mediante el proceso de certificación en cinco fases según las directrices de la OACI.
- (78) Informó asimismo a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE de que había expedido veinticuatro permisos de explotación aérea a compañías extranjeras y que algunas de estas compañías autorizadas realizaban vuelos nacionales en el país. Aparentemente esta es la única actividad de certificación que lleva a cabo la SSCAA. La SSCAA describió el proceso de expedición de dichos permisos, por medio de una validación de los certificados de operador aéreo, que comprende la inspección de la documentación y el control físico de las aeronaves. Sin embargo, esta información solo se facilitó durante la audiencia, y no fue posible verificar cómo se llevaba a cabo el proceso de validación.
- (79) Durante la audiencia, la SSCAA también proporcionó un ejemplo de medidas coercitivas adoptadas contra una compañía aérea extranjera mediante la revocación del permiso de explotación cuando descubrió que el certificado de operador aéreo de la compañía había sido revocado por su autoridad competente.
- (80) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE tomaron nota de que no existe ninguna compañía aérea en relación con la cual la SSCAA tenga responsabilidades de supervisión reglamentaria, ya que no ha expedido ningún certificado de operador aéreo y que todas las operaciones aéreas en el país las realizan compañías aéreas cuyo certificado de operador aéreo ha sido expedido por autoridades extranjeras. Por consiguiente, habida cuenta de los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, no hay ninguna compañía aérea certificada por la SSCAA que pueda ser objeto de medidas a nivel de la Unión.
- (81) Por otra parte, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE tomaron nota de las indicaciones de la SSCAA de que no tiene intención de expedir ningún certificado de operador aéreo hasta que no haya alcanzado las capacidades de certificación y supervisión, lo que le permitiría implementar y hacer cumplir la norma internacional de seguridad operacional pertinente.
- (82) De conformidad con los criterios comunes del anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, por lo que respecta a las compañías aéreas de Sudán del Sur, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (83) En el marco de sus actividades de seguimiento continuo, la Comisión seguirá controlando de cerca la situación de la seguridad operacional en Sudán del Sur. El Comité de Seguridad Aérea de la UE llegó a la conclusión de que debía prestarse especial atención a la situación y la evolución de la seguridad operacional en Sudán del Sur y que debía pedirse a la SSCAA que presentara informes periódicos sobre los progresos realizados en cuanto al establecimiento de normas de aviación civil, el desarrollo de un proceso eficaz de supervisión de la seguridad operacional y la capacidad de expedir certificados de operador aéreo. En caso de que la Comisión tenga conocimiento de un riesgo inminente para la seguridad operacional debido al incumplimiento de las normas internacionales correspondientes en materia de seguridad operacional, como la expedición de un certificado de operador aéreo en ausencia de una capacidad adecuada de certificación y supervisión de la SSCAA, puede ser necesario que tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005, como la imposición de una prohibición de explotación a las compañías aéreas afectadas y su inclusión en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (84) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.

- (85) 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 tanto, para la protección de la información de carácter sensible y de los pasajeros, que toda decisión en el contexto de la 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.
- (86) Las medidas previstas 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 del anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo B se sustituye por el texto del 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 1 de junio 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 |
| ARMENIA AIRWAYS | AM AOC 063 | AMW | Armenia |
| ARMENIAN HELICOPTERS | AM AOC 067 | KAV | 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.

| | | | |
|---|------------------|-------------|--|
| 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 |
| BURQA 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 |
| JOINT STOCK COMPANY "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 |
| LTD. I FLY | 533 | RSY | 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 | SDM | 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 |
| ALFA AIRLINES SD | 54 | AAJ | Sudán |
| BADR AIRLINES | 35 | BDR | Sudán |
| BLUE BIRD AVIATION | 11 | BLB | Sudán |
| ELDINDER AVIATION | 8 | DND | Sudán |
| GREEN FLAG AVIATION | 17 | GNF | Sudán |
| HELEJETIC AIR | 57 | HJT | Sudán |
| KATA AIR TRANSPORT | 9 | KTV | Sudán |
| KUSH AVIATION CO. | 60 | KUH | Sudán |
| NOVA AIRWAYS | 46 | NOV | Sudán |
| SUDAN AIRWAYS CO. | 1 | SUD | Sudán |
| SUN AIR | 51 | SNR | Sudán |
| TARCO AIR | 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.