



2023/2691

30.11.2023

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2023/2691 DE LA COMISIÓN

de 29 de noviembre de 2023

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, con arreglo al artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, información pertinente para actualizar dicha lista. También han facilitado información pertinente terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a la información facilitada, procede actualizar la lista en cuestión.
- (3) La Comisión ha comunicado a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o a través de las autoridades responsables de la vigilancia reglamentaria, los hechos y consideraciones 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 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 que, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento Delegado (UE) 2023/660 de la Comisión ⁽³⁾, están teniendo lugar actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Armenia, Egipto, Irak, Kazajistán, Kenia, Nepal y Pakistán. 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), Libia, Sudán del Sur y Surinam.

⁽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 Delegado (UE) 2023/660 de la Comisión, de 2 de diciembre de 2022, por el que se establecen normas detalladas relativas a la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación o a restricciones de explotación en la Unión, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, y que deroga el Reglamento (CE) n.º 473/2006, 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 83 de 22.3.2023, p. 47).

- (6) La Agencia ha informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las valoraciones técnicas realizadas de cara a 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⁾.
- (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 realizadas 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 ⁽⁵⁾.
- (8) Además, la Agencia ha informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los proyectos de asistencia técnica llevados a cabo en terceros países afectados por una prohibición de explotación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 474/2006. Por otro lado, la Agencia ha facilitado información sobre los planes y solicitudes destinados a intensificar la asistencia técnica y la cooperación con vistas a mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil de terceros países, a fin de ayudarlas a garantizar el cumplimiento de las normas internacionales aplicables en materia de seguridad operacional de la aviación civil. Se ha invitado a los Estados miembros a que respondan a las solicitudes de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y la Agencia. A este respecto, la Comisión ha reiterado la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular en el marco 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 programa SAFA y de los operadores de terceros países, incluyendo estadísticas sobre mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de Armenia

- (10) 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 ⁽⁶⁾.
- (11) En el marco de las actividades de seguimiento continuo, la Comisión constató que la compañía aérea Aircompany Armenia había cambiado su nombre comercial, pasando a llamarse AIR DILJANS.
- (12) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas de Armenia, debe modificarse la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, a fin de incluir a AIR DILJANS en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y retirar a Aircompany Armenia de dicho anexo.
- (13) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Armenia de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

Compañías aéreas de Egipto

- (14) Las compañías aéreas certificadas en Egipto nunca han estado incluidas en el anexo A o B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.

⁽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).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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).

- (15) En el marco del seguimiento continuo de las autorizaciones de operador de tercer país, expedidas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 452/2014, y como resultado del análisis de las inspecciones en rampa realizadas en el marco del programa SAFA de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, se ha detectado un número creciente de problemas de seguridad operacional en relación con las compañías aéreas certificadas por Egipto. Se ha llegado a conclusiones significativas en relación con varias compañías aéreas egipcias con autorización de operador de tercer país. Además, por segunda vez en dos años, se ha suspendido la autorización de operador de tercer país de Almasria Universal Airlines por motivos de seguridad.
- (16) El 21 de junio de 2023, la Comisión envió una carta a la Autoridad de Aviación Civil de Egipto (ECAA), en la que le manifestaba su preocupación por los resultados en materia de seguridad operacional de las compañías aéreas certificadas por dicha Autoridad y le pedía que le enviara los documentos en los que se describiera su organización y se ilustrara su capacidad de vigilancia y de realización de las actividades conexas.
- (17) El 13 de julio de 2023, la ECAA facilitó una primera serie de información y documentación en relación con la organización, el personal, la formación de inspectores, los procedimientos y los manuales, así como un compendio de las auditorías realizadas y previstas, junto con una relación de sucesos, para el período 2020-2023.
- (18) La evaluación de los documentos, realizada con la ayuda de expertos de la Agencia, reveló que la ECAA no había facilitado toda la información solicitada en relación con el número de personal y los requisitos de cualificación, los requisitos de formación de inspectores y la formación efectivamente impartida. Por tanto, el 5 de octubre de 2023 la Comisión envió una segunda carta a la ECAA solicitándole los documentos y la información que faltaban, que fueron recibidos el 13 de noviembre y actualmente están siendo estudiados y analizados. La Comisión organizará una reunión técnica con la ECAA en el transcurso del primer trimestre de 2024.
- (19) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas certificadas en Egipto, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (20) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Egipto de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (21) Cuando cualquier información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Irak

- (22) 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⁾.
- (23) El 10 de febrero de 2022, Fly Baghdad solicitó una autorización de operador de tercer país. La Agencia evaluó la solicitud de operador de tercer país de Fly Baghdad de conformidad con los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 452/2014.
- (24) A raíz de la evaluación, la Agencia manifestó su preocupación por la incapacidad de Fly Baghdad para responder a los problemas de seguridad operacional detectados. En concreto, la Agencia determinó que Fly Baghdad no controlaba ni garantizaba que los tiempos de vuelo, los períodos de actividad en vuelo, los períodos de actividad y los períodos de descanso previstos y cumplidos respetaran los límites establecidos con arreglo a la normativa prescriptiva de gestión de la fatiga establecida por Irak.

⁽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).

- (25) La incapacidad de Fly Baghdad para hacer frente a estos problemas de seguridad operacional quedó en evidencia tras la presentación de un plan de medidas correctoras inaceptable para gestionar los problemas de seguridad operacional detectados. Por tanto, Fly Baghdad no demostró el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional aplicables en relación con los problemas de seguridad operacional detectados. Así pues, la Agencia llegó a la conclusión de que una nueva evaluación no daría lugar a la expedición de una autorización para Fly Baghdad y que, por tanto, esta no cumplía los requisitos aplicables del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Por consiguiente, el 22 de diciembre de 2022, la Agencia denegó a Fly Baghdad la solicitud de operador de tercer país.
- (26) El 11 de febrero de 2023, Fly Baghdad, de conformidad con el artículo 109 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾, interpuso un recurso contra la decisión de 22 de diciembre de 2022, por la que la Agencia denegaba la solicitud de autorización de operador de tercer país presentada por Fly Baghdad. Mediante resolución de 7 de septiembre de 2023, la Sala de Recursos de la AESA, creada en virtud del artículo 105 del Reglamento (UE) 2018/1139, desestimó el recurso de Fly Baghdad por considerarlo infundado, confirmando así la validez de la decisión de la Agencia de 22 de diciembre de 2022.
- (27) El 20 de abril de 2023, en el marco de las actividades de seguimiento en curso de la Comisión, se celebró una reunión técnica en la que participaron la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y la Autoridad de Aviación Civil de Irak (ICAA). En el transcurso de dicha reunión, la Comisión comunicó a la ICAA que, sobre la base de la decisión negativa tomada por la Agencia en relación con la solicitud de autorización de operador de tercer país presentada por Fly Baghdad, la compañía aérea sería objeto de un nuevo análisis por parte del Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (28) El 2 de octubre de 2023, la Comisión escribió a la ICAA y a Fly Baghdad para informarles de que el asunto relativo a esta última se había incluido en el orden del día de la reunión que el Comité de Seguridad Aérea de la UE iba a celebrar del 14 al 16 de noviembre de 2023, y que tanto la ICAA como Fly Baghdad tendrían la oportunidad de comparecer ante dicho Comité de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (29) La ICAA y Fly Baghdad comparecieron ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 15 de noviembre de 2023. Entre otras cosas, la ICAA informó de que tenía la responsabilidad de vigilar a siete titulares de certificados de operador aéreo, entre ellos Fly Baghdad, en relación con la aplicación y ejecución de las normas internacionales en materia de seguridad operacional y la normativa en materia de aviación civil de Irak, de conformidad con las obligaciones del Convenio de Chicago.
- (30) La ICAA también presentó un resumen de su política y sus actividades de vigilancia, en el que destacaba las auditorías pertinentes previstas y realizadas a Fly Baghdad en 2023. Presentó también un resumen de las acciones previstas para reforzar su capacidad de vigilancia, en particular recurriendo a servicios de expertos en los ámbitos de las operaciones de vuelo, la aeronavegabilidad y el otorgamiento de licencias de personal. Con respecto, específicamente, a los problemas de seguridad operacional detectados por la Agencia en el marco de su proceso de autorización de operador de tercer país, la ICAA presentó un resumen de su investigación y de cómo está realizando el seguimiento pertinente, con Fly Baghdad, para que se apliquen las medidas correctoras oportunas.
- (31) La presentación de Fly Baghdad ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE se centró en las medidas adoptadas para abordar los problemas de seguridad operacional detectados por la Agencia en el marco de su proceso de autorización de operador de tercer país. El resumen detallado incluía información relativa al análisis del origen y las consiguientes medidas adoptadas con respecto a la organización, los procedimientos, la formación y el cumplimiento. Si bien en la presentación en cuestión, en la que se abordaban los problemas de seguridad operacional concretos, quedaba de manifiesto el compromiso de Fly Baghdad con la mejora continua de la seguridad operacional, no se ofrecían pruebas suficientes del funcionamiento detallado del sistema de gestión de la seguridad y la calidad de la compañía aérea.
- (32) Por su naturaleza, la información facilitada por Fly Baghdad no era suficiente para abordar de manera exhaustiva los problemas de seguridad operacional que dieron pie a la decisión de la Agencia de denegar la autorización de operador de tercer país a la compañía aérea. El plan de medidas correctoras proporcionado por Fly Baghdad, en concreto el análisis del origen asociado, no demostró la capacidad de la compañía aérea para aplicar medidas adecuadas que garanticen el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional.

⁽⁸⁾ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

- (33) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera, por tanto, que debe modificarse la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión incluyendo a la compañía aérea Fly Baghdad en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Por otro lado, la Comisión tiene la intención de realizar, con la ayuda de la Agencia y el apoyo de los Estados miembros, una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a Irak, a fin de verificar si la certificación y la vigilancia de las compañías aéreas por parte de la ICAA se llevan a cabo de conformidad con las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes. Dicha visita se centrará en la ICAA y en una selección de compañías aéreas certificadas en Irak.
- (34) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Irak de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (35) Cuando cualquier información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Kazajistán

- (36) 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 ^(*), con la excepción de Air Astana, que ya había sido retirada del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 en 2015 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2322.
- (37) El 13 de octubre de 2023, en el marco de sus actividades de seguimiento continuo, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y representantes del Comité de Aviación Civil de Kazajistán (CAC KZ) y de la sociedad por acciones Aviation Administration of Kazakhstan (AAK) celebraron una reunión técnica.
- (38) En el transcurso de dicha reunión, el CAC KZ y AAK informaron sobre los avances logrados en la ejecución y la mejora de su plan de medidas correctoras. El 19 de octubre de 2023 y, de nuevo, el 7 de noviembre de ese mismo año, AAK facilitó a la Comisión información para justificar su alegación de que había tenido en cuenta todas las observaciones y recomendaciones. Según su declaración, treinta y cinco de los problemas detectados se consideraban totalmente resueltos, tres, parcialmente y uno, todavía pendiente, debido a su proceso de implementación a largo plazo.
- (39) AAK presentó su nueva estructura organizativa, acorde con los requisitos de la OACI, e informó sobre los avances logrados en el proceso de convertirse en una organización autofinanciada por medio de un nuevo sistema de financiación establecido a partir de julio de 2023.
- (40) En cuanto al marco legislativo kazajo en materia de aviación, AAK y el CAC KZ señalaron la revisión de la Ley de Aviación Primaria, que se promulgó formalmente en diciembre de 2022. Tras la promulgación de esta Ley, a lo largo de 2023 AAK ha revisado cuarenta y cuatro reglamentos derivados en materia de aviación. En el momento de la reunión, AAK estaba participando activamente en la revisión de otros trece reglamentos derivados, que, según sus declaraciones, se esperaba que estuvieran actualizados antes del final de 2023. Por otro lado, desde el inicio de 2023 hasta la fecha de la reunión, AAK había aprobado varios procedimientos y materiales de orientación nuevos y actualizados, doce de los cuales habían sido totalmente aprobados y más de quince se encontraban en la fase final de redacción. Sin embargo, sigue sin estar claro si los reglamentos derivados solo habían incorporado las modificaciones recientes de la Ley de Aviación Primaria o si también se habían actualizado para adaptarse a las últimas modificaciones de los anexos de la OACI.
- (41) Si bien durante la reunión técnica se debatieron varios asuntos y problemas, se acordó que sería conveniente realizar una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, a fin de verificar la aplicación efectiva de los cambios indicados. Se acordó que la visita tendría lugar en el transcurso del primer trimestre de 2024.

^(*) 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).

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

Compañías aéreas de Kenia

- (45) Las compañías aéreas certificadas en Kenia nunca han estado incluidas en el anexo A o B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (46) En junio y julio de 2022 se produjeron varios accidentes e incidentes en los que se vieron implicadas aeronaves matriculadas en Kenia que operaban vuelos a aeropuertos de Sudán del Sur. Las circunstancias que rodearon estos accidentes e incidentes llevaron a la Comisión a enviar una carta, el 20 de septiembre de 2022, a la Autoridad de Aviación Civil de Kenia (KCAA) solicitando información sobre la situación de estas aeronaves en el Registro de Aeronaves de Kenia y de sus compañías aéreas o arrendadores, así como el resultado de cualquier informe preliminar de las investigaciones de los accidentes.
- (47) Tras el envío de la carta, el 31 de mayo de 2023 la Comisión organizó una llamada con el director general de la KCAA y sus colaboradores, a fin de debatir y aclarar la naturaleza de la solicitud.
- (48) El 21 de junio de 2023, la Comisión envió de nuevo una carta a la KCAA pidiéndole que le enviara los documentos en los que se describiera su organización y se ilustrara su capacidad de vigilancia y de realización de las actividades conexas con respecto a las compañías aéreas que había certificado. En el marco de esta solicitud, la Comisión pidió específicamente información sobre la vigilancia efectiva de sus compañías aéreas y aeronaves que operaban fuera de Kenia, en particular en relación con las dos compañías cuyas aeronaves se habían visto involucradas en los accidentes e incidentes de junio y julio de 2022.
- (49) El 18 de julio de 2023, la KCAA facilitó una primera serie de información y documentación en relación con la organización, el personal, la formación de inspectores, los procedimientos y los manuales, así como las auditorías realizadas y previstas, junto con una relación de sucesos, para el período 2020-2023.
- (50) El examen detallado de la información y los documentos recibidos, realizado con la ayuda de expertos de la Agencia, puso de manifiesto que, para una clara comprensión, eran necesarios documentos adicionales, así como nuevas aclaraciones por parte de la KCAA, sobre determinadas cuestiones. Por consiguiente, el 5 de octubre de 2023, la Comisión envió de nuevo una carta solicitando los documentos y la información necesarios.
- (51) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas certificadas en Kenia, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (52) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Kenia de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (53) Cuando cualquier información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Nepal

- (54) En diciembre de 2013, las compañías aéreas certificadas en Nepal fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1264/2013 de la Comisión ⁽¹⁰⁾.
- (55) Tras las deliberaciones del Comité de Seguridad Aérea de la UE en mayo de 2022, del 11 al 15 de septiembre de 2023 expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros realizaron una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a Nepal, en la sede de la Autoridad de Aviación Civil de Nepal (CAAN), que incluyó una evaluación por muestreo de dos compañías aéreas certificadas en Nepal, a saber, Shree Airlines y Nepal Airlines.
- (56) La visita de evaluación centró sus actividades en la CAAN, habida cuenta de su papel y su responsabilidad en las actividades de vigilancia de las compañías aéreas certificadas en Nepal. La evaluación reveló discrepancias entre la estructura organizativa aprobada y la distribución real de secciones, departamentos y personal. Estas discrepancias pusieron de relieve la necesidad de llevar a cabo una revisión exhaustiva de la estructura organizativa, a fin de reflejar con mayor precisión las actividades en curso y la asignación de personal. Dicha revisión es fundamental para garantizar un sistema sólido y eficaz de vigilancia de la seguridad operacional que esté en consonancia con las obligaciones, tanto nacionales como internacionales, y mejore, en última instancia, los niveles de eficiencia y seguridad operacional de las compañías aéreas de Nepal.
- (57) Las prácticas actuales de la CAAN en cuanto a requisitos para el otorgamiento de licencias de personal y sistemas para examinadores de vuelo ponen de manifiesto un incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional, por lo que es necesaria una adaptación urgente de sus reglamentos a tales normas, especialmente por lo que respecta a las designaciones de examinadores en el ámbito del otorgamiento de licencias a la tripulación de vuelo. Concretamente, la ausencia de un marco sólido para la designación y el seguimiento de los examinadores y los instructores de vuelo en el contexto de las operaciones con helicópteros subraya la necesidad de que la CAAN establezca criterios claros, privilegios y mecanismos de vigilancia eficaces para los pilotos inspectores designados y los examinadores. La implantación de estas medidas mejorará significativamente las normas de seguridad operacional y competencia en todo el sector de la aviación en Nepal, garantizando una vigilancia más coherente y fiable de los profesionales de la aviación.
- (58) Por otro lado, en la evaluación se detectó una laguna en el seguimiento y la documentación efectivos de la formación para las funciones de inspector del otorgamiento de licencias de personal y de inspector auxiliar de la CAAN.
- (59) La evaluación también desveló lagunas significativas en la División de Operaciones de Vuelo de la CAAN, en particular en relación con la supervisión de la fatiga relacionada con las limitaciones de los períodos de actividad y la realización de controles exhaustivos del cumplimiento durante el proceso de aprobación. Estos fallos indican que la CAAN debe establecer urgentemente protocolos sólidos de gestión de la fatiga y reforzar sus procesos de evaluación técnica y aprobación. Además, la ausencia de formación y cualificaciones específicas entre los inspectores, en particular por lo que respecta a las habilitaciones de tipo para las aeronaves explotadas por compañías aéreas, suscita preocupación en cuanto a la eficacia de las actividades de certificación y vigilancia de la CAAN.
- (60) En la evaluación también se detectó un problema sistémico en el enfoque de la División de Operaciones de Vuelo para analizar, evaluar y validar la documentación sobre seguridad operacional de los vuelos y las aprobaciones específicas de las compañías aéreas. Las discrepancias observadas, como los incumplimientos de los requisitos del sistema TCAS (sistema de alerta de tráfico y prevención de colisiones), los cálculos de combustible y la vigilancia de las limitaciones del tiempo de vuelo, afectan significativamente a la seguridad operacional de los vuelos.
- (61) La División de Inspección de la Aeronavegabilidad carece de madurez en aspectos críticos como el control de auditoría, la exhaustividad del programa de formación y la diligencia en el análisis de documentos. La CAAN debe abordar estas cuestiones mejorando el programa de formación y adoptando un enfoque de auditoría más riguroso, y debe procurar la transición hacia sistemas digitales de registro más eficientes.
- (62) A pesar de los ámbitos de mejora detectados, los debates con el personal de la CAAN indican un firme compromiso con la mejora del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación de Nepal. Es fundamental que la CAAN siga fomentando este compromiso, garantizando la armonización con las normas internacionales en materia de seguridad operacional y abordando eficazmente los retos operativos y de seguridad operacional detectados durante la evaluación.

⁽¹⁰⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1264/2013 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2013, 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 326 de 6.12.2013, p. 7).

- (63) El 13 de septiembre de 2023, Shree Airlines, creada en 1999, fue objeto de una visita específica del equipo de evaluación de la Unión.
- (64) Esta compañía debe mejorar de manera significativa su sistema de gestión de la seguridad (SGS) y sus políticas operativas, para ajustarse a las normas internacionales en materia de seguridad operacional y a la legislación nepalesa. Esto incluye la revisión del manual de gestión de la seguridad y las listas de control de las auditorías, así como la subsanación de deficiencias en la documentación y los procedimientos de mantenimiento, como las inexactitudes en las órdenes de trabajo y la calibración de los equipos.
- (65) Los problemas operativos y de cumplimiento de la seguridad operacional en Shree Airlines se extienden a aspectos de la planificación de los vuelos, la gestión de la fatiga de la tripulación y el cumplimiento de requisitos reglamentarios en los procedimientos de deshielo, los requisitos del TCAS y la lista de equipamiento mínimo para tipos específicos de aeronaves.
- (66) Por otro lado, las deficiencias observadas en la gestión de la validez y la calidad de los certificados de formación, junto con comentarios poco claros o incorrectos de los instructores, apuntan a la necesidad de un sistema más sólido para el seguimiento y la mejora de las competencias de la tripulación y la eficacia de la formación.
- (67) El 14 de septiembre de 2023, Nepal Airlines, creada en 1958, fue objeto de una visita específica del equipo de evaluación de la Unión.
- (68) La evaluación de Nepal Airlines puso de manifiesto deficiencias en su SGS y en la conformidad operativa. Entre los problemas detectados, figuran la determinación y gestión inadecuadas de los peligros, las conclusiones reiteradas en las auditorías anuales y unas listas de control de las auditorías de calidad insuficientemente detalladas. Además, suscita preocupación el nivel de eficacia del Departamento de Aseguramiento de la Calidad, la ausencia de un registro exhaustivo de peligros en la organización que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad y en la organización de mantenimiento autorizada, así como las deficiencias en el análisis de la mano de obra.
- (69) La visita puso de manifiesto las dificultades de Nepal Airlines para mantener la vigilancia operativa y los problemas evidentes en diversos ámbitos, como las competencias de formación, las limitaciones del tiempo de vuelo, la gestión de documentos y el control del cumplimiento.
- (70) Las observaciones formuladas durante la visita de evaluación sugieren que Nepal Airlines requiere una renovación sustancial de sus sistemas y procesos, para que su SGS alcance la madurez necesaria y para garantizar una comprensión y gestión sólidas de sus aprobaciones de aeronavegabilidad y su vigilancia operativa.
- (71) Basándose en los resultados de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, la Comisión invitó a la CAAN y a las compañías aéreas Shree Airlines y Nepal Airlines a una audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 15 de noviembre de 2023.
- (72) La CAAN presentó ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE un resumen que incluía una lista de las compañías aéreas certificadas en Nepal, el número de aeronaves matriculadas en ese país, los últimos resultados de la auditoría del enfoque de supervisión continua (CMA) del USOAP de la OACI y los avances de dicho país en la mejora de sus puntuaciones de implantación del USOAP de la OACI.
- (73) Por lo que respecta al informe de evaluación de la UE, la CAAN detalló las medidas adoptadas inmediatamente después de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, que incluían la reestructuración organizativa y la elaboración de un manual de gestión integrada. Como medidas clave, destacaron la inclusión de una función de control del cumplimiento en el departamento de auditoría y el inicio de la redacción de un manual para el sistema de gestión de la calidad.
- (74) Se informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE del plan de medidas correctoras adoptado por la CAAN para abordar los problemas constatados durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno. La CAAN había realizado un análisis del origen en relación con cada observación, seguido de medidas correctoras inmediatas y a largo plazo. Sin embargo, no quedó claro si los principios del análisis en profundidad del origen se habían aplicado de manera coherente.
- (75) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE reconocieron y alentaron los esfuerzos de la CAAN, y destacaron la importancia del apoyo continuo del Gobierno de Nepal. Reiteraron su compromiso de seguir apoyando a la CAAN en sus esfuerzos por mejorar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y tomaron nota de la dedicación del director general a estos nuevos avances de la CAAN.

- (76) A pesar de estos esfuerzos, se considera que la capacidad de la CAAN para hacer cumplir las normas internacionales en materia de seguridad operacional y garantizar la conformidad de las operaciones de sus compañías aéreas certificadas es insuficiente. Los datos, incluidas las observaciones de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, sugieren que la capacidad de la CAAN para supervisar las actividades de aviación en Nepal no es conforme con las normas internacionales en materia de seguridad operacional mínimas aplicables. Esto evidenció la necesidad de que la CAAN siguiera mejorando en cuanto a capacidad de vigilancia, gestión del personal, formación del personal y procesos de certificación.
- (77) Shree Airlines presentó una visión general detallada de su flota, recursos e instalaciones actuales. También compartió las medidas correctoras adoptadas a raíz de las observaciones de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, incluidos los resultados del análisis del origen en relación con cada observación formulada por el equipo de evaluación de la Unión. Además, Shree Airlines presentó su plan de medidas correctoras, elaborado a partir del análisis, y especificó los planes a corto y largo plazo.
- (78) La información facilitada por Shree Airlines no abordó plenamente los problemas de seguridad operacional destacados durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno. El plan de medidas correctoras proporcionado por Shree Airlines, en concreto el análisis del origen asociado, no demostró la capacidad de la compañía aérea para aplicar medidas adecuadas que garanticen el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (79) Nepal Airlines realizó una presentación en profundidad en la que mostraba su historia como compañía nacional de bandera nepalesa, junto con su flota y sus capacidades en materia de recursos. La presentación abarcó de forma exhaustiva las medidas adoptadas en respuesta a las observaciones de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno. La compañía aérea detalló los resultados del análisis del origen realizado en relación con cada observación y recomendación formuladas por el equipo de evaluación de la Unión. Presentó, además, su plan de medidas correctoras.
- (80) A pesar de estos esfuerzos, la información transmitida por Nepal Airlines, aunque amplia, no cumplía los requisitos necesarios para resolver plenamente los problemas de seguridad operacional derivados de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno. El plan de medidas correctoras proporcionado por Nepal Airlines, en concreto el análisis del origen asociado, no demostró la capacidad de la compañía aérea para aplicar medidas adecuadas que garanticen el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (81) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas certificadas en Nepal, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (82) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Nepal de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

Compañías aéreas de Pakistán

- (83) En marzo de 2007, Pakistan International Airlines fue incluida en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 por medio del Reglamento (CE) n.º 235/2007 de la Comisión ⁽¹¹⁾, y posteriormente, en noviembre de 2007, fue retirada de dicho anexo por medio del Reglamento (CE) n.º 1400/2007 de la Comisión ⁽¹²⁾.
- (84) El 1 de julio de 2020, la Comisión inició consultas con la Autoridad de Aviación Civil de Pakistán (PCAA) con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión ⁽¹³⁾, a raíz de la suspensión de las autorizaciones de operador de tercer país de Pakistan International Airlines y Vision Air y de una declaración del ministro de Transporte de Pakistán sobre determinadas licencias de piloto que se habrían obtenido en el país de manera fraudulenta.

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- (85) En ese contexto, la Comisión, en colaboración con la Agencia y los Estados miembros, organizó varias reuniones técnicas e informativas con la PCAA. Los debates se centraron en los esfuerzos realizados por la PCAA para hacer frente a los problemas de vigilancia de la seguridad operacional detectados por la Comisión y los expertos de la Agencia, así como a aquellos detectados por la OACI durante su visita en el marco del USOAP, que tuvo lugar entre el 29 de noviembre y el 10 de diciembre de 2021.
- (86) El 23 de agosto de 2023, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y los representantes de la PCAA celebraron otra reunión técnica con el objetivo de que la PCAA informara sobre los avances que se han producido desde la última reunión técnica, celebrada el 25 de octubre de 2022, y los demostrara. Reviste especial interés la información relativa a la adopción de la Ordenanza de la Autoridad de Aviación Civil (2023), el estado del plan de medidas correctoras del USOAP de la OACI y las medidas para hacer frente a las preocupaciones de la UE expresadas en anteriores intercambios.
- (87) Sobre esta base, y teniendo en cuenta las opiniones del Comité de Seguridad Aérea de la UE de noviembre de 2022, la Comisión informó a la PCAA de que llevaría a cabo, junto con la Agencia y los Estados miembros, una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a Pakistán del 27 al 30 de noviembre de 2023 para evaluar la situación de la PCAA en cuanto a la vigilancia efectiva de la seguridad operacional.
- (88) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas certificadas en Pakistán, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (89) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Pakistán de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (90) Cuando cualquier información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (91) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (92) Los artículos 5 y 6 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 reconocen la necesidad de tomar 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 la protección de los pasajeros, que, 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, todas las decisiones se publiquen y entren en vigor inmediatamente después de su adopción.
- (93) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea de la UE establecido con arreglo al artículo 15 del 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 29 de noviembre de 2023.

*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
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabue
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
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
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia

⁽¹⁾ Se podrá permitir a las compañías aéreas que figuran en el presente anexo 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 en materia de seguridad operacional 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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	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)
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	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)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	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

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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Kirguistán
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirguistán
AEROSTAN	08	BSC	Kirguistán
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirguistán
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirguistán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirguistán
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirguistán
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirguistán
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Desconocido	Kirguistán
HELI SKY	47	HAC	Kirguistán
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirguistán
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirguistán
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirguistán
SKY JET	60	SJL	Kirguistán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirguistán
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirguistán
TEZ JET	46	TEZ	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
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia

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
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

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
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

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
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 LAS 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	IR.AOC.100	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 que figuran en el presente anexo 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 en materia de seguridad operacional pertinentes.