



2024/1601

31.5.2024

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2024/1601 DE LA COMISIÓN

de 30 de mayo de 2024

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 («la 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 supervisión normativa, 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 («el 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 Egipto, Kazajistán, Kenia, Pakistán, Santo Tomé y Príncipe y Sierra Leona. La Comisión también ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación en Armenia, Congo (Brazzaville), Irak, Kirguistán, Libia, Mali, Nepal y Surinam.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>.

⁽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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj>).

⁽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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

- (6) La Agencia informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE de las evaluaciones técnicas realizadas para la evaluación inicial y el seguimiento continuo de las autorizaciones a operadores de terceros países expedidas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión (*).
- (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 (?).
- (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. Asimismo, Eurocontrol ha facilitado información sobre la plena digitalización prevista en su nueva plataforma «iNM» y la aplicación de las nuevas listas de seguridad aérea de la CE.

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, y completada asimismo con la información resultante de las inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, los 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 Egipto

- (12) Las compañías aéreas certificadas en Egipto nunca han estado incluidas en el anexo A o B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (13) Como parte de sus actividades de seguimiento continuo, el 17 de abril de 2024 la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y representantes de la Autoridad de Aviación Civil de Egipto («ECAA») celebraron una reunión técnica.

(*) 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj>).

(?) 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

- (14) Durante la reunión, se informó a los representantes de la ECAA sobre el resultado de la evaluación de los documentos que se habían facilitado previamente a la Comisión a petición de esta. Se comunicó información acerca de las preocupaciones planteadas a raíz de la revisión de la información presentada, en particular por lo que se refiere a la falta de aplicación de un programa estatal de seguridad / plan nacional de seguridad operacional de la aviación, la falta de cifras verificables en cuanto al número de inspectores de operaciones de vuelo activos para supervisar a los dieciséis titulares egipcios del certificado de operador aéreo («AOC», por sus siglas en inglés), y las dificultades a las que se enfrenta la ECAA para promover una cultura sólida en materia de seguridad entre las compañías aéreas que están bajo su supervisión en este ámbito. En este contexto, también se señaló que no se disponía de registros de formación que permitiesen comprobar el grado de actualización de la formación de los inspectores.
- (15) Otras deficiencias detectadas durante la revisión están relacionadas con la falta de orientaciones, tanto a nivel de las compañías aéreas como de la ECAA, en relación con el establecimiento de un programa de análisis de datos de vuelo.
- (16) La ECAA informó en la reunión acerca de la situación actual del sector de la aviación egipcio y de las medidas de mejora de la seguridad que se han adoptado, o se prevé adoptar, para subsanar las deficiencias detectadas en materia organizativa y de supervisión de la seguridad. Se señaló que la ECAA cuenta con el pleno apoyo del Gobierno egipcio para llevar a cabo estas iniciativas de mejora de la seguridad.
- (17) Por lo que se refiere concretamente al personal de la ECAA y a sus capacidades para garantizar una supervisión eficaz de la seguridad del sector de la aviación egipcio, la ECAA destacó los esfuerzos emprendidos para contratar y retener a expertos y personal cualificados a través de un nuevo sistema de incentivos económicos.
- (18) Desde una perspectiva organizativa y reglamentaria, la ECAA indicó que se está llevando a cabo una revisión exhaustiva de su marco legislativo y reglamentario, al tiempo que se han creado nuevas Direcciones de Seguridad, Conformidad, Evaluación de Riesgos, Gestión del Cambio y Recopilación y Tratamiento de Datos sobre Seguridad. Para complementar lo anterior, la ECAA destacó su iniciativa de poner en marcha una supervisión basada en el riesgo.
- (19) Si bien se reconoce que actualmente la ECAA está llevando a cabo un proceso de reestructuración global, da la impresión de que se está centrandose en abordar las deficiencias más visibles y evidentes, sin analizar con la suficiente profundidad las causas subyacentes. Son necesarios mayores esfuerzos en lo referente a la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas egipcias y a la mejora de la cultura de la seguridad, así como a la correcta aplicación de medidas correctoras y preventivas.
- (20) La Comisión reconoce los esfuerzos realizados por la ECAA para mejorar el nivel de supervisión de la seguridad en Egipto. Sin embargo, la Comisión ha indicado su intención de mantener abierto el proceso de consulta. Está previsto mantener contactos periódicos y elaborar informes de situación como parte de esta actividad de seguimiento continuo, así como organizar reuniones técnicas en el futuro. La Comisión trabajará en estrecha coordinación con la Agencia, teniendo en cuenta el número considerable de compañías aéreas egipcias que son titulares de una autorización de operador de un tercer país.
- (21) La Comisión también destacó la necesidad de recibir un apoyo constante del Gobierno, así como la importancia de garantizar un liderazgo estable dentro de la autoridad como base para el buen funcionamiento de la Autoridad de Aviación Civil.
- (22) 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.
- (23) 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.
- (24) Cuando cualquier información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos de seguridad 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

- (25) 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 ⁽⁶⁾, 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 ⁽⁷⁾.
- (26) A raíz de las deliberaciones del Comité de Seguridad Aérea de la UE de noviembre de 2023, expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros realizaron una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a Kazajistán entre el 5 y el 9 de febrero de 2024 en el Comité de Aviación Civil de Kazajistán «CAC KZ» y la Administración de Aviación de Kazajistán JSC «AAK», que incluyó una evaluación por muestreo de tres compañías aéreas certificadas en Kazajistán, a saber, Berkut, Fly Jet.KZ y Prime Aviation.
- (27) La visita de evaluación centró sus actividades en la AAK, habida cuenta de su papel y su responsabilidad en las actividades de supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán. De la visita de evaluación se desprende que la AAK ha realizado avances considerables en la actualización de su legislación en materia de aviación, incluido el Derecho primario en este ámbito y sus modificaciones posteriores, y en la garantía de su puesta en aplicación efectiva. Estos cambios legislativos se han centrado en mejorar la utilización del espacio aéreo, la certificación de los sistemas aéreos no tripulados, la mejora de los procedimientos anticongelantes y descongelantes y la introducción de obligaciones imperativas y voluntarias de notificación de sucesos. Los principales avances en los que se basan estos elementos técnicos son la concesión de poderes de autoridad adicionales al director general de la AAK y a sus inspectores y la modernización de la estructura financiera de la AAK.
- (28) Las medidas adoptadas por la AAK para abordar las observaciones y recomendaciones relativas al otorgamiento de licencias de personal que se formularon a raíz de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno de octubre de 2021 han dado lugar a la puesta en marcha de medidas correctoras eficaces. No obstante, se ha observado que en algunos ámbitos es necesario introducir mejoras adicionales, en particular en lo que se refiere al sistema de examen teórico de los pilotos y a la supervisión de los examinadores de vuelo.
- (29) En el ámbito de las operaciones aéreas, la AAK ha aportado pruebas verificables de las medidas adoptadas para subsanar las deficiencias detectadas. Sin embargo, los ámbitos que requieren mayor atención incluyen la supervisión del cumplimiento durante los procesos de certificación y la concesión de autorizaciones especiales. Por consiguiente, la AAK debería intensificar sus esfuerzos y acelerar el progreso de las capacidades de sus inspectores. Además, es esencial dar prioridad a la mejora de sus sistemas internos de calidad y cumplimiento para adaptar las actividades del Departamento de Operaciones de Vuelo a las normas de seguridad internacionales.
- (30) Se han conseguido avances importantes en el ámbito de la aeronavegabilidad, y se ha determinado que actualmente se está garantizando una supervisión eficaz de la seguridad. Si se realizan nuevos avances en lo referente a los registros de vigilancia, se contribuirá a lograr un registro más detallado y transparente de las inspecciones realizadas.
- (31) La evaluación llevada a cabo en Fly Jet.kz determinó que la compañía aérea mantiene un sistema de gestión de la seguridad y un sistema de gestión de la calidad, respaldados por una documentación exhaustiva, lo que refleja un claro compromiso con las normas internacionales de seguridad. Sin embargo, es necesario realizar esfuerzos para tratar las cuestiones relativas a las conclusiones de auditoría no resueltas en el marco del sistema de gestión de la calidad y a la ausencia de plazos claros para su resolución. Es importante que estas cuestiones se aborden con prontitud para reforzar aún más los protocolos de seguridad de la compañía aérea y su eficacia general.
- (32) Unos niveles adecuados de personal y dotación de recursos en el departamento de mantenimiento y aeronavegabilidad de Fly Jet.kz hacen posible un mantenimiento coherente de la aeronavegabilidad de las aeronaves. Se observó que la documentación existente, incluidos los registros del personal, el inventario completo de las piezas de recambio y los registros de mantenimiento llevados de forma diligente, era fácilmente accesible y se gestionaba adecuadamente.

⁽⁶⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/2214/oj).

⁽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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

- (33) A pesar de los aspectos mencionados, se han detectado algunas incoherencias en el departamento de operaciones de vuelo de Fly Jet.kz, lo que hace necesario un examen más detenido de la composición de la tripulación y las prácticas de gestión del tiempo de trabajo; se han detectado asimismo discrepancias en las cualificaciones de la tripulación y en los cálculos de carga de las aeronaves.
- (34) La aplicación efectiva del sistema de gestión de la seguridad por parte de Prime Aviation queda claramente patente a través de una documentación detallada y bien gestionada, así como de la política de la empresa que impulsa la participación del personal en la notificación de sucesos. Si bien el sistema ya es funcional, hay margen de mejora de cara a garantizar una aplicación coherente de las medidas de gestión de riesgos. El sistema de gestión del cumplimiento es efectivo, pero aún pueden mejorarse más sus efectos adaptando los plazos de puesta en aplicación a las normas de regulación.
- (35) Prime Aviation mantiene un claro compromiso de calidad, como demuestran su marco estructurado de formación del personal y su departamento de aeronavegabilidad, bien dotado de personal, lo que garantiza la aeronavegabilidad ininterrumpida de las aeronaves. Pese al partido que saca a algunas herramientas de *software* eficientes, cabría justificar algunas mejoras en los protocolos de cualificación de los pilotos y en los procedimientos de autorización para el espacio aéreo superior del Atlántico Norte.
- (36) El sistema de gestión de la seguridad y el sistema de gestión de la calidad de Berkut cumplen de manera efectiva las normas internacionales de seguridad. Sin embargo, se observó que en ambos casos es posible realizar pequeñas mejoras. Además, la compañía aérea demostró una buena organización y profesionalidad en su conducta operativa, pero aún se podrían introducir algunas mejoras, en particular de cara a mejorar el control de las operaciones de expedición, la definición del plan de formación y la validez de las autorizaciones especiales.
- (37) El departamento de mantenimiento y aeronavegabilidad de Berkut cuenta con el personal adecuado, lo que garantiza la aeronavegabilidad ininterrumpida de las aeronaves con una documentación completa. La instalación de mantenimiento proporciona un entorno óptimo para las operaciones de mantenimiento.
- (38) Basándose en los resultados de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, la Comisión invitó al CAC KZ y a la AAK a una audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 15 de mayo de 2024.
- (39) Durante la audiencia, la AAK facilitó información actualizada a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las reformas y los avances en el sector de la aviación civil desde 2021, como prueba de su determinación de mejorar la seguridad, la eficiencia operativa y la colaboración internacional. Además, destacaron los avances llevados a cabo para reforzar la estructura organizativa y los mecanismos financieros de la AAK, incluida la transición a un modelo de autofinanciación efectivo a partir de julio de 2023. La AAK también ha aumentado su plantilla, sobre todo en los departamentos operativos, y ha perfeccionado los procesos internos para mejorar la calidad y la eficacia de sus servicios.
- (40) La AAK ha realizado progresos evidentes para dar respuesta a la mayoría de las observaciones y recomendaciones formuladas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno de febrero de 2024. Ha conseguido dar respuesta a tres observaciones y seis recomendaciones, lo que ha conllevado mejoras en el cumplimiento de la normativa y en las normas operativas. Se han logrado mejoras en los procedimientos de autorización de los inspectores, las autorizaciones de las carteras de vuelo electrónicas y las operaciones con tiempo de desviación extendido. Los esfuerzos que se están llevando a cabo para dar respuesta a las demás observaciones están estructurados con plazos claros, y su finalización está prevista para finales de 2024 y el primer trimestre de 2025. Estas actividades forman parte de una iniciativa estratégica más amplia para reforzar la seguridad operacional de la aviación, de cara a garantizar la armonización con las normas internacionales de seguridad.
- (41) Durante la audiencia, la AAK también expuso las medidas correctoras relativas a las compañías aéreas Berkut, Prime Aviation y Fly Jet.kz.
- (42) Además, la AAK presentó los futuros planes de desarrollo para 2024-2025, centrados en el desarrollo de nuevas colaboraciones internacionales. Estos planes incluyen la preparación de vuelos directos a los Estados Unidos, la mejora de la infraestructura digital y una inversión continua en recursos humanos.
- (43) Aunque el Comité de Seguridad Aérea de la UE reconoce los progresos realizados desde que se iniciaron las consultas formales en 2020, como demuestran las pruebas recopiladas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno de 2024 y la información proporcionada durante la audiencia, en las deliberaciones de dicho Comité se llegó a la conclusión de que debía ponerse fin a las consultas formales, al tiempo que se animaba a la AAK a que informase periódicamente a la Comisión de los futuros avances y a que desarrollase formas de garantizar la continuidad del liderazgo en la AAK.

- (44) 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.
- (45) 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.
- (46) Cuando cualquier información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debidos 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

- (47) Las compañías aéreas certificadas en Kenia nunca han estado incluidas en el anexo A o B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (48) Como parte de sus actividades de seguimiento continuo, el 10 de abril de 2024 la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y representantes de la Autoridad de Aviación Civil de Kenia («KCAA») celebraron una reunión técnica.
- (49) Durante la reunión, se informó a los representantes de la KCAA sobre el resultado de la evaluación de los documentos que se habían facilitado en 2023 a petición de la Comisión. Se comunicó información acerca de las preocupaciones planteadas a raíz de la revisión de la información presentada, en particular por lo que se refiere al número insuficiente de personal de inspección en comparación con el volumen y la diversidad de la industria supervisada. Además, se observaron dificultades en cuanto a la eficacia de la planificación y ejecución de la supervisión de la seguridad, especialmente en lo referente a las operaciones que se realizan fuera del centro de actividad principal y su auditoría.
- (50) Por otro lado, las deficiencias detectadas están relacionadas con la falta de un proceso de calidad interno plenamente documentado y puesto en marcha, el bajo número de auditorías realizadas en el ámbito de las operaciones de vuelo y las escasas auditorías *ad hoc* llevadas a cabo.
- (51) Durante esta reunión, la KCAA facilitó información general sobre el sector de la aviación en Kenia, el personal disponible para las actividades de supervisión de la seguridad y la manera en que se llevan a cabo dichas actividades. Se debatió asimismo acerca de las dificultades encontradas en el caso de algunas compañías aéreas que operan fuera del país y de las deficiencias de seguridad asociadas. La KCAA informó a la Comisión de su plan inmediato para realizar una revisión completa de la ley de Kenia en materia de aviación civil, con vistas a mejorar la capacidad de supervisión de la seguridad de la Autoridad y adaptar sus disposiciones a las necesidades jurídicas emergentes. En particular, la KCAA informó de las medidas en curso con respecto a las modificaciones de las normas de seguridad, en particular de los avances en la ejecución de su programa estatal de seguridad.
- (52) En lo que respecta al personal, la KCAA explicó que había resultado difícil atraer y retener a trabajadores debidamente formados y cualificados. Se observó que se estaban realizando esfuerzos para mejorar las condiciones de empleo con vistas a contratar y retener a este tipo de trabajadores y, más concretamente, a inspectores cualificados en materia de supervisión de la seguridad.
- (53) Por lo que se refiere a los incidentes/accidentes ocurridos desde 2022 en los que han estado implicadas compañías aéreas certificadas de Kenia que operan fuera del país, la KCAA comunicó que se habían puesto en marcha actividades de supervisión de la seguridad y de garantía de cumplimiento de la normativa en este ámbito con el fin de evitar que se repitan tales acontecimientos.
- (54) La Comisión indicó al Comité de Seguridad Aérea de la UE que, con el acuerdo de la KCAA, su intención era mantener abierto el proceso de consulta. Está previsto mantener contactos periódicos y elaborar informes de situación como parte de esta actividad de seguimiento continuo, así como organizar reuniones técnicas en el futuro.
- (55) La Comisión también destacó la necesidad de recibir un apoyo constante del Gobierno, así como la importancia de garantizar un liderazgo estable dentro de la autoridad como base para el buen funcionamiento de la Autoridad de Aviación Civil.
- (56) 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.

- (57) 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.
- (58) Cuando cualquier información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos de seguridad 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 Pakistán

- (59) 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 ⁽⁸⁾, y posteriormente, en noviembre de 2007, fue retirada de dicho anexo por medio del Reglamento (CE) n.º 1400/2007 de la Comisión ⁽⁹⁾.
- (60) Tras las deliberaciones del Comité de Seguridad Aérea de la UE en noviembre de 2023, del 27 al 30 de noviembre de 2023 expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros realizaron una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a Pakistán, en la sede de la Autoridad de Aviación Civil de Pakistán («PCAA»), que incluyó las evaluaciones por muestreo de dos compañías aéreas certificadas en Pakistán, a saber, Fly Jinnah y Airblue Ltd.
- (61) La visita de evaluación centró sus actividades en la PCAA, habida cuenta de la función y la responsabilidad en materia de supervisión de la seguridad que desempeña esta última con respecto a las compañías aéreas certificadas en Pakistán.
- (62) Se constató que la PCAA cuenta con una política establecida para cumplir las normas internacionales en materia de seguridad y con trabajadores profesionales que disponen de las cualificaciones técnicas necesarias. No obstante, se observaron deficiencias recurrentes en la organización en su conjunto, como la subestimación de la magnitud de las irregularidades y la falta de verificaciones internas. Por lo que se refiere a las funciones de supervisión de la seguridad de la PCAA, se observó una notable falta de exhaustividad en los controles, pues las conclusiones se archivaban sobre la base de los planes de medidas correctoras propuestos en lugar de sobre la base de las pruebas concretas aportadas; se observó asimismo que no se habían evaluado adecuadamente las medidas correctoras propuestas.
- (63) La visita reveló desviaciones con respecto a los procedimientos de la PCAA, como demuestra el hecho de que algunos AOC se habían concedido cuando las conclusiones aún estaban abiertas, que algunos AOC se habían clasificado de forma incorrecta o que los planes de supervisión de la seguridad no se habían llevado a cabo según lo previsto.
- (64) También era evidente que, en el momento de la visita, la Dirección de Normas de Vuelo presentaba una grave carencia de personal suficientemente cualificado para llevar a cabo todas las tareas de certificación y supervisión de la seguridad. Esta situación se ve agravada por la asignación de tareas que no entran necesariamente en el ámbito de especialización de esta Dirección.
- (65) La puesta en marcha del sistema de gestión de la seguridad se encuentra en una fase incipiente y requiere mejoras. Está claro que la identificación de las causas profundas y su análisis es un ámbito que debe ponerse en funcionamiento de forma adecuada.
- (66) No se detectó ningún problema concreto en las direcciones encargadas de la aeronavegabilidad y de los organismos de otorgamiento de licencias al personal y de formación de los trabajadores, y se constató que ambas contaban con el personal adecuado.
- (67) No se detectaron problemas importantes en las compañías aéreas visitadas, aunque en el caso de Fly Jinnah se observó que convendría aplicar medidas de mejora específicas a la llevanza de registros de la compañía aérea y su gestión de las conclusiones.
- (68) Basándose en los resultados de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, la Comisión invitó al PCAA y a Fly Jinnah a una audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 14 de mayo de 2024.

⁽⁸⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj>).

⁽⁹⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj>).

- (69) En la audiencia, la PCAA, sobre la base de un plan de medidas correctoras presentado el 6 de mayo de 2024, abordó cada observación que figuraba en el informe de la visita de la UE, explicando el análisis de las causas subyacentes en que se basaban todas las medidas correctoras adoptadas o previstas a corto, medio y largo plazo. Cabe destacar, en particular, el esfuerzo realizado por la PCAA para abordar las deficiencias detectadas en la capacidad y los recursos de que dispone en materia de supervisión de la seguridad, en particular en lo que se refiere a garantizar una estructura organizativa adecuada, la asignación de tareas, la contratación y la retención de personal cualificado, un número proporcional de inspectores cualificados y un programa de formación adecuado. En particular, por lo que se refiere a la Dirección de Normas de Vuelo, indicaron que habían incrementado el número de inspectores cualificados de uno a diecinueve, lo que corresponde al número necesario para la asignación de tareas revisada y las actividades de supervisión de la seguridad conexas.
- (70) Además, la PCAA señaló los esfuerzos realizados para corregir las deficiencias en materia de gestión de la calidad que se habían detectado durante la visita. Las medidas correctoras presentaban la creación de una sección de control de calidad en cada departamento y de un departamento central e independiente de garantía de la calidad para la PCAA en su conjunto. Además, la PCAA explicó los esfuerzos que había realizado para mejorar su marco reglamentario y procedimental, en particular en lo que se refiere a las actividades destinadas a adaptar su legislación nacional en materia de aviación a la legislación de la UE en los ámbitos de las normas de vuelo y el otorgamiento de licencias de personal, como ya había ocurrido en el caso de la aeronavegabilidad.
- (71) Por lo que se refiere específicamente al sistema de gestión de la seguridad de la organización, la PCAA señaló que, si bien lentamente, se están realizando esfuerzos y está teniendo lugar una evolución en este sentido, ya que tanto el organismo regulador como las entidades reguladas entienden la importancia de pasar gradualmente de un enfoque de supervisión de la seguridad basado en el cumplimiento a un enfoque basado en el riesgo.
- (72) Durante la audiencia, la compañía aérea Fly Jinnah ofreció una presentación de su flota y sus rutas actuales y de los recursos e instalaciones disponibles. Describió un conjunto de herramientas de *software* para gestionar la mayoría de las funciones principales, como la planificación de vuelos y las sesiones informativas, el seguimiento de datos de vuelo, los turnos de trabajo de la tripulación, la planificación de auditorías del sistema de gestión de la calidad y la gestión de la aeronavegabilidad ininterrumpida. La compañía aérea presentó las funciones externalizadas, como la formación de la tripulación, el análisis del seguimiento de datos de vuelo, la planificación de la tripulación y el mantenimiento, la mayoría de ellas externalizadas a la compañía Air Arabia. Cabe destacar las propuestas que presentó para ofrecer solución a las observaciones relativas a las deficiencias detectadas en su sistema de gestión de la calidad.
- (73) Basándose en sus deliberaciones, el Comité de Seguridad Aérea de la UE llegó a la conclusión de que debía prestarse especial atención al seguimiento continuo de la situación y la evolución de la seguridad en Pakistán, mediante la organización periódica de reuniones técnicas en Bruselas antes de cada Comité de Seguridad Aérea de la UE y la presentación periódica de informes de situación por parte de la PCAA. Además, mantuvo la posibilidad, según proceda, de invitar a la PCAA a nuevas audiencias en las futuras reuniones de dicho Comité.
- (74) La Comisión también destacó la necesidad de recibir un apoyo constante del Gobierno, así como la importancia de garantizar un liderazgo estable dentro de la autoridad como base para el buen funcionamiento de la PCAA.
- (75) 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.
- (76) 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.
- (77) Cuando cualquier información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debidos 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 Santo Tomé y Príncipe

- (78) En noviembre de 2009, las compañías aéreas certificadas en Santo Tomé y Príncipe fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento (CE) n.º 1144/2009 de la Comisión ⁽¹⁰⁾.
- (79) En el marco de las actividades de seguimiento continuo, el Instituto Nacional de Aviación Civil de Santo Tomé y Príncipe informó a la Comisión, mediante carta de 19 de diciembre de 2023, de que la compañía aérea Africa's Connection ya no estaba certificada en Santo Tomé y Príncipe.
- (80) 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 Santo Tomé y Príncipe, la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para retirar a Africa's Connection del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (81) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Santo Tomé y Príncipe 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 Sierra Leona

- (82) Las compañías aéreas de Sierra Leona fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (83) A raíz de los resultados de la auditoría del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI de 2006 y sobre la base de las recomendaciones de la OACI, la Autoridad de Aviación Civil de Sierra Leona («SLCAA») inició un proceso para retirar a las aeronaves del registro y revocar los AOC expedidos a las compañías aéreas de Sierra Leona. La SLCAA informó a la Comisión de la finalización de este proceso en mayo de 2020.
- (84) El 31 de enero de 2024, a petición de la Comisión, la SLCAA facilitó información actualizada sobre la situación de la aviación civil en Sierra Leona, incluidos detalles sobre las mejoras introducidas por la SLCAA para ajustarse a las normas internacionales de seguridad, y la determinación de retomar las actividades relacionadas con la certificación y la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas y las aeronaves.
- (85) Dada la ausencia de aeronaves en el registro nacional de Sierra Leona y la falta de compañías aéreas certificadas por la SLCAA, el 25 de abril de 2024 se convocó una reunión para debatir los planes de la SLCAA, con el posible fin de apoyar la futura evolución de la aviación civil en Sierra Leona. En dicha reunión participaron representantes de la Comisión, la Agencia, los Estados miembros, la SLCAA y el Parlamento de Sierra Leona.
- (86) Durante la reunión, la SLCAA compartió los resultados de la visita del USOAP de la OACI de 2023, presentó los planes para seguir mejorando sus capacidades de certificación y supervisión de la seguridad, y facilitó información sobre la firma, en marzo de 2024, de un memorando de entendimiento con Italia destinado a establecer una cooperación técnica entre Sierra Leona e Italia. La SLCAA también confirmó que había recibido un mandato oficial para proceder a la certificación de nuevas compañías aéreas, así como al registro de aeronaves.
- (87) La Comisión reconoce los esfuerzos de la SLCAA para cumplir las normas internacionales de seguridad y toma nota del apoyo que está prestando el Gobierno de Sierra Leona. La Comisión también reconoce la determinación de la SLCAA de seguir desarrollando, con el apoyo de Italia, las capacidades necesarias para matricular aeronaves, certificar a las compañías aéreas y supervisar las actividades de las compañías aéreas a las que certificará, de conformidad con las normas internacionales en materia de seguridad.
- (88) La información más reciente indica que, en ese momento, la SLCAA no podía demostrar las capacidades necesarias para matricular aeronaves, certificar a las compañías aéreas y supervisar la aeronavegabilidad y las operaciones de las compañías aéreas, de conformidad con las normas internacionales en materia de seguridad. Por consiguiente, la Comisión proseguirá las consultas con la SLCAA y supervisará las nuevas medidas que esta última adopte para abordar las cuestiones mencionadas. Se seguirá estudiando, según proceda, la posible realización de una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno cuando se cumplan las condiciones.

⁽¹⁰⁾ Reglamento (CE) n.º 1144/2009 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2009, 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 312 de 27.11.2009, p. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1144/oj>).

- (89) 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 Sierra Leona, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (90) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Sierra Leona 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.
- (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 sean aplicables 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 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 30 de mayo de 2024.

*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	n.d.	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)
SOCIÉTÉ 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)
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)

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
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
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
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirguistán
AEROSTAN	08	BSC	Kirguistán

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 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
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

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
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 SMARTA-VIA AIRLINES	466	AUL	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
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
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

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
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	GNF	Sudán
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Sudán
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Sudán
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Sudán
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Sudán
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Sudán
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Sudán
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Sudán»

ANEXO II

«ANEXO B

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA SUJETA A RESTRICCIONES DENTRO DE LA UNIÓN ⁽¹⁾

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo ("AOC")	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
IRAN AIR	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.