



2024/3137

16.12.2024

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2024/3137 DE LA COMISIÓN

de 13 de diciembre de 2024

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión ⁽²⁾ establece la lista de las compañías aéreas 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 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 que figura 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 de Seguridad Aérea de la UE.
- (5) En el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento Delegado (UE) 2023/660 de la Comisión ⁽³⁾, la Comisión ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las consultas en curso con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Armenia, Irak, Kirguistán, Pakistán, Surinam y Tanzania. 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), Egipto, Kenia, Libia, Mali, Nepal y Sierra Leona.

⁽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 ha informado 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 (TCO), 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 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 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 Armenia

- (12) En junio de 2020, las compañías aéreas certificadas en Armenia fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/736 de la Comisión ⁽⁶⁾.
- (13) Durante el primer trimestre de 2024, la OACI llevó a cabo una visita del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP, por sus siglas en inglés) al Comité de Aviación Civil de Armenia (CAC), en la que se detectó una deficiencia grave de seguridad en el ámbito de la certificación de las compañías aéreas. La auditoría reveló que el proceso de certificación de las compañías aéreas armenias se basaba en requisitos obsoletos y carecía de un enfoque estructurado y sistemático para la expedición de certificados de operador aéreo (AOC, por sus siglas en inglés).

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

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

⁽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).

- (14) Además, la auditoría puso de manifiesto la existencia de dificultades significativas en la capacidad de Armenia para garantizar una supervisión eficaz de la seguridad operacional de la aviación, así como una notable reducción de su puntuación en materia de aplicación efectiva y algunas deficiencias críticas en ámbitos como la resolución de problemas de seguridad operacional y las obligaciones de vigilancia.
- (15) Por lo que se refiere a las graves deficiencias de seguridad operacional en el ámbito de la certificación de las compañías aéreas, en abril de 2024 se puso en marcha una iniciativa de apoyo específico con el objetivo de resolver rápidamente esta situación. En agosto de 2024 se había resuelto la situación, aunque es necesario realizar esfuerzos adicionales para abordar otros problemas de supervisión de la seguridad operacional detectados durante la auditoría del USOAP, para los que el CAC ha elaborado un plan de medidas correctoras.
- (16) El 13 de noviembre de 2024, en el marco de las actividades de seguimiento continuo de la Comisión, se celebró una reunión técnica en la que participaron la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y el CAC. Durante la reunión, se examinaron los últimos avances y los progresos realizados en el refuerzo del sistema de supervisión de la seguridad operacional del CAC, en particular las actualizaciones sobre las mejoras reglamentarias y operativas.
- (17) Cabe señalar que Armenia ha avanzado en la actualización de sus normas de seguridad aérea y sus capacidades de supervisión en respuesta a las observaciones de la visita de evaluación sobre el terreno que la Unión realizó en 2020. Estos avances incluyen la contratación y la formación de personal, la revisión de la normativa y los procedimientos de aplicación asociados, la realización de actividades de supervisión y la adopción de medidas de ejecución, como la inmovilización de aeronaves inseguras y el refuerzo del cumplimiento de la normativa por parte de las compañías aéreas.
- (18) A pesar de estos esfuerzos, en la reunión técnica de 13 de noviembre de 2024 se llegó a la conclusión de que sigue sin haber pruebas suficientes que justifiquen la relajación de las restricciones operativas a las compañías aéreas certificadas en Armenia impuestas por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/736. Se requieren más evaluaciones de las pruebas que respaldan las medidas adoptadas por el CAC para determinar cuáles son los pasos que deben darse a continuación, incluida la posibilidad de que la Unión realice una nueva visita de evaluación sobre el terreno a Armenia en 2025.
- (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 Armenia, 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 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 Irak

- (21) En diciembre de 2015 y noviembre de 2023, las compañías aéreas Iraqi Airways y Fly Baghdad fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2322 de la Comisión ⁽⁷⁾ y el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2691 de la Comisión ⁽⁸⁾, respectivamente.
- (22) El 22 de octubre de 2024, en el marco de las actividades de seguimiento continuo de la Comisión en relación con la situación general de la seguridad en Irak, en particular la capacidad y los recursos de que dispone la Autoridad de Aviación Civil de Irak (ICAA, por sus siglas en inglés) en materia de supervisión de la seguridad operacional de , se celebró una reunión técnica en la que participaron la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y la ICAA. Durante la reunión, la ICAA presentó información actualizada sobre sus esfuerzos por mejorar su marco legislativo y reglamentario, así como sobre su rendimiento en materia de supervisión.

⁽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).

⁽⁸⁾ 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 (DO L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

- (23) Durante la reunión, la ICAA señaló que, en julio de 2024, había contratado a un equipo de consultoría para apoyar su desarrollo reglamentario y reforzar sus capacidades de supervisión. Se informó de avances en la aplicación de las recomendaciones de los proyectos de asistencia técnica llevados a cabo por la Agencia en 2017 y 2023, en particular en la armonización de las operaciones de vuelo y los procedimientos de expedición de licencias del personal con los Reglamentos (UE) n.º 965/2012 y (UE) n.º 1178/2011 ⁽⁹⁾ de la Comisión.
- (24) La ICAA informó a la Comisión de las modificaciones introducidas en la Ley de aviación civil iraquí, que se encuentra actualmente en las últimas fases de aprobación. Además, la ICAA ha avanzado en la resolución de las carencias de recursos mediante la contratación de cuatro inspectores de operaciones de vuelo y un inspector de seguridad de cabina, y se encuentra en marcha el proceso de contratación de otros dos inspectores de aeronavegabilidad. Asimismo, ha iniciado el desarrollo del Programa Estatal de Seguridad Operacional de Irak y está actualizando los procedimientos normativos y la formación de inspectores en ámbitos como las mercancías peligrosas y la gestión del riesgo de fatiga. Sin embargo, la aplicación de estas actualizaciones sigue siendo incompleta.
- (25) Aunque reconoce estos esfuerzos, la ICAA sigue enfrentándose a problemas, como la escasez crítica de personal cualificado para la inspección de helicópteros y de la aeronavegabilidad. Para hacer frente a esta situación, ha iniciado un programa de formación de cinco años para catorce ingenieros aeronáuticos cadetes recién contratados, con el fin de cualificarlos como inspectores de aeronavegabilidad y reducir la dependencia de expertos internacionales.
- (26) La Comisión solicitó a la ICAA que confirmara una fecha para la visita aplazada de evaluación sobre el terreno de la Unión, prevista inicialmente para el primer trimestre de 2024, pero que se reprogramó para el cuarto trimestre de 2024 a petición de la ICAA. Como respuesta, la ICAA ha propuesto una nueva reprogramación de la visita para el segundo o tercer trimestre de 2025, preferentemente para septiembre de 2025, en función de los avances logrados durante el período intermedio.
- (27) 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 Irak, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (28) 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.
- (29) La Comisión debe adoptar las medidas adicionales necesarias, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005, si alguna información pertinente sobre seguridad operacional revela la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes.

Compañías aéreas de Kirguistán

- (30) En octubre de 2006, las compañías aéreas certificadas en Kirguistán fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento (CE) n.º 1543/2006 de la Comisión ⁽¹⁰⁾.
- (31) El 16 de julio de 2024, en el contexto de sus actividades de seguimiento continuo, la Comisión celebró una reunión técnica con representantes de la Agencia Estatal de Aviación Civil (SCAA, por sus siglas en inglés) en el marco del Consejo de Ministros de la República Kirguisa.
- (32) Durante esa reunión, la SCAA facilitó información actualizada sobre los esfuerzos que ha realizado para abordar las deficiencias de seguridad operacional que habían dado lugar a la inclusión de las compañías aéreas certificadas en Kirguistán en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, así como sobre otras medidas adoptadas para mejorar la capacidad y los recursos de que dispone la SCAA en materia de supervisión de la seguridad operacional.

⁽⁹⁾ Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

⁽¹⁰⁾ Reglamento (CE) n.º 1543/2006 de la Comisión, de 12 de octubre de 2006, 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, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, y modificado por el Reglamento (CE) n.º 910/2006 (DO L 283 de 14.10.2006, p. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj>).

- (33) En esa ocasión, la Comisión presentó a la SCAA los resultados de la evaluación realizada sobre la base de la información y la documentación que esta última facilitó a principios de 2024. La evaluación abarcó ámbitos como los programas de formación, los procesos de supervisión, el sistema de notificación de sucesos, los procedimientos de expedición de licencias y la eficacia operativa general.
- (34) La evaluación de la Comisión reveló varias deficiencias en los programas de formación de la SCAA dirigidos a su personal. El programa de formación para inspectores, aunque contenía los elementos necesarios relacionados con sus funciones, carecía de detalles claros sobre su ejecución y su programación, en particular en lo que se refiere a la inclusión de los cursos de formación en el puesto de trabajo necesarios para los recién incorporados.
- (35) La Comisión observó que el número de inspectores parecía insuficiente para garantizar una supervisión eficaz del sector de la aviación de Kirguistán. La escasez de personal de apoyo administrativo supone una carga adicional para los inspectores, que deben realizar tareas administrativas suplementarias, lo cual limita su capacidad para centrarse en la certificación y la vigilancia. En lo relativo a la financiación y los recursos, la SCAA hizo referencia a los aumentos previstos de los salarios y los recursos, pero no facilitó detalles específicos sobre las disposiciones presupuestarias.
- (36) La evaluación también puso de relieve deficiencias en el sistema de notificación de sucesos de la SCAA, en particular en lo que se refiere a la falta de una base de datos exhaustiva sobre incidentes y accidentes. Además, esta base de datos se consideró poco clara e ineficaz, sin un enfoque sistemático para la recogida y el análisis de datos sobre incidentes y accidentes.
- (37) La Comisión detectó varias lagunas en las actividades de supervisión de la SCAA. La supervisión de varias compañías aéreas y organizaciones de mantenimiento había sido incompleta o no se había llevado a cabo en absoluto. Los documentos de supervisión facilitados eran imprecisos y carecían de los detalles de procedimiento necesarios para realizar una evaluación eficaz. Además, no se había establecido ningún sistema de cumplimiento ni unidad de auditoría interna, a pesar de afirmar estar preparándose para la certificación ISO 9001. Esto suscitó nuevas inquietudes sobre la capacidad de la SCAA para garantizar el cumplimiento coherente de las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (38) El 24 de octubre de 2024, a petición de la SCAA, se celebró una segunda reunión en Bruselas, durante la cual la agencia kirguisa reconoció los problemas a los que se enfrenta. Como respuesta a estos problemas, la SCAA presentó un plan estratégico de transformación destinado a adaptar las normas de aviación kirguisas a las normas internacionales en materia de seguridad operacional. Bajo su dirección actual, la SCAA ha iniciado varias mejoras organizativas, como la reestructuración de su marco interno, la introducción de un nuevo modelo financiero y la finalización de un análisis de deficiencias acorde con las normas internacionales en materia de seguridad operacional. Estos esfuerzos reflejan el compromiso de la SCAA de abordar las deficiencias en la supervisión de la seguridad operacional y reforzar su cooperación con la Comisión.
- (39) La Comisión, reconociendo la importancia de los avances sostenidos y medibles en la mejora de las capacidades de supervisión de la seguridad operacional demostrados por la SCAA, hace hincapié en la necesidad de que la agencia kirguisa siga aportando pruebas claras de la existencia de mejoras sustanciales antes de considerar una futura visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a Kirguistán. Para apoyar estos esfuerzos, la Comisión, a través de la Agencia, ejecutará un proyecto específico de asistencia técnica en 2025. Esta iniciativa se centrará en evaluar la hoja de ruta de la SCAA, impartir formación específica y mejorar los procedimientos de supervisión interna, con el objetivo último de lograr el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional y facilitar la retirada de Kirguistán de la lista de seguridad aérea de la UE.
- (40) Sin embargo, en la actualidad no hay pruebas fundamentadas suficientes para confirmar que la SCAA ha resuelto efectivamente todas las deficiencias de seguridad operacional que dieron lugar a la prohibición de explotación impuesta por el Reglamento (CE) n.º 1543/2006.
- (41) 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 Kirguistán, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (42) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Kirguistán 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

- (43) En marzo de 2007, Pakistan International Airlines (PIA) 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⁾.
- (44) A raíz de las deliberaciones del Comité de Seguridad Aérea de la UE en mayo de 2024, expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros celebraron una reunión técnica los días 18 y 19 de septiembre de 2024. Durante el primer día, se evaluó el plan de medidas correctoras presentado por la Autoridad de Aviación Civil de Pakistán (PCAA, por sus siglas en inglés) y posteriormente revisado por la Comisión y la Agencia. La PCAA aportó aclaraciones y documentación justificativa según se le había solicitado. El segundo día se llevaron a cabo diversos controles en los ámbitos de las operaciones de vuelo, las licencias de personal, la aeronavegabilidad, el sistema de gestión de la calidad y el sistema de gestión de la seguridad operacional. Estos controles, que no estaban planificados y se llevaron a cabo a distancia, tenían el objetivo de obtener más información sobre la capacidad de la Autoridad para llevar a cabo una supervisión eficaz, tras la visita de la Unión de noviembre de 2023.
- (45) En 2020, la Agencia suspendió las autorizaciones de operador de tercer país de PIA y Vision Air. La suspensión durará hasta que la Agencia tenga pruebas verificables de que la PCAA puede llevar a cabo una supervisión eficaz de sus compañías aéreas, de que se han corregido las deficiencias de supervisión y de que las compañías aéreas han resuelto de manera satisfactoria todas las incidencias. La información obtenida a partir de ahora ayudaría a la Agencia a estudiar una decisión sobre un posible levantamiento de las suspensiones de las autorizaciones de operador de tercer país de PIA y Vision Air, así como la concesión de una autorización de este tipo a Airblue Limited.
- (46) La reunión técnica concluyó que se han abordado todos los elementos del plan de medidas correctoras y que no se han observado deficiencias graves. Todavía queda trabajo por hacer, pero todas las medidas adoptadas parecen sólidas y coherentes.
- (47) En la reunión técnica se concluyó que la PCAA está en proceso de pasar de un enfoque reactivo a un enfoque proactivo en materia de supervisión de la seguridad operacional. A este respecto, la PCAA ha solucionado la falta de personal de inspección en el ámbito de las normas de vuelo, que era una cuestión crítica en el momento de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. Con el fin de evitar que vuelva a suceder una situación similar, se han adoptado varias medidas, como racionalizar mejor las actividades, crear perfiles laborales adecuados a las tareas, utilizar herramientas para calcular los recursos en función de la evolución de las necesidades, garantizar un presupuesto suficiente para la contratación y la formación, establecer una política de retención del personal y tomar medidas para evitar conflictos de intereses entre los inspectores y las organizaciones que se encuentran bajo su supervisión.
- (48) En las conclusiones de la reunión técnica, se reconoció que la PCAA ha realizado avances considerables para abordar las deficiencias más graves en materia de seguridad operacional. Sin embargo, todavía hay margen de mejora en aspectos como la determinación de las constataciones y su correcta categorización y gestión. También se espera una mejora de las inspecciones en rampa, ya que la formación de los inspectores en rampa no se ha llevado a cabo hasta hace poco. Por lo que se refiere a la formación de los inspectores, el actual cuerpo de inspectores de las normas de vuelo ha completado su formación, pero aún necesita adquirir experiencia. Se requiere realizar un seguimiento de todos estos elementos a medio y largo plazo. A este respecto, la PCAA ha acordado informar periódicamente a la Comisión sobre los progresos realizados.
- (49) Se han revisado las últimas inspecciones de los AOC de Airblue Limited y PIA. No se han detectado deficiencias importantes.
- (50) Es necesario realizar mejoras en el ámbito del sistema de gestión de la calidad. Si bien el control de la documentación sigue siendo insuficiente, se han observado importantes avances, como la garantía de la coherencia de los resultados y su gestión por igual en todos los ámbitos, así como la aplicación de un programa informático único para la gestión de los resultados en todos los ámbitos.

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

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

- (51) El desarrollo de un Programa Estatal de Seguridad Operacional se encuentra en una fase inicial. La PCAA se ha comprometido a ejecutarlo lo antes posible, en especial en lo que respecta a la notificación de sucesos y la clasificación del riesgo.
- (52) En general, no se han encontrado problemas de seguridad operacional significativos. Tras la reunión técnica, puede concluirse que la PCAA ha realizado importantes avances, como pone de manifiesto la información recopilada durante dicha reunión.
- (53) 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.
- (54) 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.
- (55) La Comisión debe adoptar las medidas adicionales necesarias, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005, si alguna información pertinente sobre seguridad operacional revela la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes.

Compañías aéreas de Surinam

- (56) En julio de 2010, tras una primera inclusión en la lista en junio de 2006 y una posterior eliminación en noviembre de 2007, Blue Wing Airlines fue incluida de nuevo en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento (UE) n.º 590/2010 de la Comisión⁽¹³⁾ debido a la constatación de pruebas fehacientes de la existencia de problemas graves en los que estaba implicada la compañía aérea, detectados a raíz de la notificación de deficiencias en las inspecciones en rampa realizadas por los Estados miembros, así como de dos accidentes mortales.
- (57) El 26 de junio de 2023, la Comisión y la Agencia organizaron una reunión técnica a distancia con la Autoridad de Seguridad Operacional de la Aviación Civil de Surinam (CASAS, por sus siglas en inglés). Esta reunión se celebró tras varios intercambios con la CASAS, así como con Blue Wing Airlines, en el período comprendido entre noviembre de 2018 y mayo de 2022, con el fin de reanudar las consultas formales con la CASAS teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde el contacto inicial en mayo de 2019. A este respecto, el 11 de septiembre de 2023, la Comisión solicitó a la CASAS un conjunto completo de información y documentación para evaluar la capacidad y los recursos de que dispone la CASAS en materia de supervisión de la seguridad con respecto a las ocho compañías aéreas certificadas en Surinam, una de las cuales, Surinam Airways, es titular de una autorización de operador de tercer país desde julio de 2016.
- (58) Los resultados de la evaluación de la información y la documentación que facilitó la CASAS mostraron graves deficiencias de seguridad operacional, puestas de manifiesto por el estado incompleto de los programas básicos de supervisión, las dudas sobre la formación y la cualificación del personal de inspección, las incidencias graves repetitivas y la mala gestión de las incidencias.
- (59) El 23 de octubre de 2024 se celebró una reunión técnica entre expertos de la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y la CASAS. En esa ocasión, se confirmaron las deficiencias detectadas durante la evaluación de la información y la documentación recibidas, tanto respecto a su naturaleza como a su número.
- (60) En concreto, persiste la inquietud sobre la capacidad de la CASAS de garantizar una supervisión eficaz de las compañías aéreas bajo su vigilancia. Esto queda demostrado por la situación de las Direcciones de Operaciones de Vuelo y Licencias de Personal, que parecen sufrir una carencia manifiesta de personal, y por los programas de supervisión que no se llevan a cabo según lo previsto. La formación y cualificación de los inspectores también es motivo de inquietud. La aprobación y extensión de los AOC es un aspecto preocupante, ya que no existen muchos de los procedimientos necesarios, y los presentados son muy básicos y no son adecuados para su finalidad. Esto indica que las actividades de supervisión de la CASAS se llevan a cabo en su mayor parte de forma *ad hoc*. También se observó la repetición de las mismas incidencias graves en los informes de auditoría de diferentes años. Además, se constató que la mayoría de los procedimientos de la autoridad no se ajustan a las últimas actualizaciones de las normas internacionales en materia de seguridad operacional.

⁽¹³⁾ Reglamento (UE) n.º 590/2010 de la Comisión, de 5 de julio de 2010, 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 170 de 6.7.2010, p. 9).

- (61) Teniendo en cuenta la aparente falta de avances de la CASAS para garantizar un nivel adecuado de capacidad y recursos en materia de supervisión de la seguridad operacional, la Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE de su intención de organizar una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a Surinam en el primer trimestre de 2025.
- (62) 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 Surinam, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (63) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Surinam 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.
- (64) La Comisión debe adoptar las medidas adicionales necesarias, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005, si alguna información pertinente sobre seguridad operacional revela la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes.

Compañías aéreas de Tanzania

- (65) Las compañías aéreas certificadas en Tanzania nunca han estado incluidas en el anexo A o B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (66) Air Tanzania Company Limited («Air Tanzania») solicitó una autorización de operador de tercer país el 23 de agosto de 2023. La Agencia evaluó la solicitud de operador de tercer país de Air Tanzania de conformidad con los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 452/2014.
- (67) A raíz de la evaluación, la Agencia manifestó su preocupación por la incapacidad de Air Tanzania para responder a los problemas de seguridad operacional detectados. En particular, constató que Air Tanzania no había mantenido el control sobre su programa de entrenamiento de vuelo, sobre todo en lo que se refiere a garantizar la inclusión en el entrenamiento periódico de la tripulación de vuelo de todo tipo de emergencias y procedimientos anormales, como fallos del motor, del fuselaje o del sistema, incendios y otras situaciones críticas. Habida cuenta del considerable número de deficiencias graves detectadas durante su evaluación, la Agencia determinó que esta situación indica una insuficiencia sistémica en la compañía aérea que compromete la seguridad y supone un grave peligro para las operaciones de vuelo. Además, todo ello dio lugar a que Air Tanzania no demostrara el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes.
- (68) La incapacidad de Air Tanzania para abordar estas deficiencias de seguridad operacional se vio aún más demostrada por la presentación de un plan de medidas correctoras inaceptable para resolver los problemas detectados. Como resultado de ello, Air Tanzania no demostró el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional aplicables. La Agencia llegó a la conclusión de que una nueva evaluación no daría lugar a la expedición de una autorización para Air Tanzania, ya que la compañía aérea no cumplía los requisitos que se establecen en el Reglamento (UE) n.º 452/2014. Por consiguiente, el 12 de abril de 2024, la Agencia denegó la solicitud de operador de tercer país a Air Tanzania por no cumplir los requisitos de seguridad operacional.
- (69) El 2 de mayo de 2024, la Comisión, en el marco del Reglamento (UE) n.º 2111/2005 y del Reglamento (UE) 2023/660, solicitó un conjunto completo de información a la Autoridad de Aviación Civil de Tanzania (TCAA, por sus siglas en inglés). La solicitud se presentó para evaluar la capacidad y los recursos de que dispone la TCAA para supervisar la seguridad operacional de las compañías aéreas certificadas en Tanzania.
- (70) La información solicitada abarca aspectos clave de la estructura organizativa de la TCAA, las cualificaciones del personal, los programas de formación y los procesos de supervisión, en particular la gestión de las deficiencias de seguridad, las medidas correctoras y los sistemas de notificación de sucesos. Además, se solicita información sobre accidentes e incidentes, por los procesos de certificación y expedición de licencias para los titulares de AOC y los pilotos, así como por la supervisión de las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y de las aeronaves.
- (71) La TCAA facilitó la información y la documentación solicitadas el 7 de junio de 2024 y estas revelaron deficiencias significativas en la asignación de personal y la eficacia de la supervisión, en particular la falta de claridad sobre cómo se distribuyen los inspectores entre las funciones clave, lo que suscita preocupación sobre la adecuación de los recursos para supervisar eficazmente la aeronavegabilidad, las operaciones de vuelo y las licencias del personal.

- (72) Además, se consideró que los procesos de formación y cualificación de los inspectores eran insuficientes, al carecer de directrices claras para la formación especializada, de evaluaciones estructuradas del rendimiento y de formación periódica. Estas deficiencias pueden comprometer la capacidad del personal de la TCAA para llevar a cabo una supervisión eficaz de la seguridad operacional. Además, los procedimientos de supervisión de la TCAA eran incompletos o no existían en absoluto en algunos ámbitos críticos, como los manuales de supervisión para un ámbito clave como la expedición de licencias de personal.
- (73) Los registros de las actividades de certificación y supervisión de la TCAA revelaron varias deficiencias, como el uso incoherente de formularios para las aprobaciones especiales, una vigilancia insuficiente del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las compañías aéreas, un seguimiento inadecuado de las incidencias relacionadas con la seguridad operacional, medidas correctoras no resueltas durante períodos prolongados y problemas recurrentes de seguridad operacional que no permitían abordar las causas subyacentes.
- (74) El 10 de octubre de 2024, en el marco de sus actividades de seguimiento continuo, la Comisión, la Agencia y representantes de la TCAA celebraron una reunión técnica. En esa ocasión, la TCAA expuso su función de reguladora del sector de la aviación civil de Tanzania, que opera con arreglo a la Ley de aviación civil de Tanzania y los anexos de la OACI, con el objetivo declarado de garantizar la seguridad operacional de conformidad con las normas internacionales en materia de seguridad operacional. No obstante, persisten problemas significativos en la ejecución efectiva de esta normativa, lo que impide su plena adaptación a las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (75) Además, la TCAA presentó sus iniciativas en curso para reforzar su sistema de supervisión de la seguridad operacional. Entre ellas figuran el desarrollo de planes de vigilancia basados en el rendimiento, la aplicación de un sistema global de formación de inspectores y la revisión de la normativa de aviación civil para adaptarse a la evolución de las normas de la OACI. Estos esfuerzos están respaldados por planes de desarrollo de capacidades en el sector de la aviación y por un mayor compromiso con las partes interesadas del sector para facilitar la aplicación efectiva de los requisitos normativos. Si bien se reconocen estas medidas, algunas deficiencias persistentes, como las carencias en materia de formación de los inspectores, constataciones de auditoría no resueltas y una documentación de procedimiento inadecuada, ponen de relieve la necesidad de adoptar nuevas medidas para reforzar los mecanismos de supervisión.
- (76) Mediante carta de 18 de octubre de 2024, la Comisión informó a Air Tanzania, así como a la TCAA, de que el asunto de Air Tanzania se había incluido en el orden del día de la reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE que se celebraría entre el 19 y el 21 de noviembre de 2024, y de que tanto Air Tanzania como la TCAA tendrían la oportunidad de comparecer ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (77) Tanto Air Tanzania como la TCAA comparecieron ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 20 de noviembre de 2024. La presentación de Air Tanzania durante la audiencia detalló los esfuerzos para abordar las conclusiones derivadas del proceso de autorización de operador de tercer país, por ejemplo, un análisis de las deficiencias del sistema de gestión de la seguridad operacional, revisiones del manual de gestión de la seguridad, así como actualizaciones de los manuales operativos y de la lista de equipo mínimo. La compañía aérea también desarrolló un plan de formación periódica de treinta y seis meses sobre prevención y recuperación de la pérdida de control, operaciones de invierno y manipulación de mercancías peligrosas. Además, introdujo procedimientos para el seguimiento y los controles de la cualificación de rutas y aeródromos para componentes con mantenimiento programado y de vida útil limitada a fin de mejorar las prácticas operativas y de aeronavegabilidad.
- (78) Los miembros del Comité de Seguridad Aérea de la UE expresaron su inquietud por el enfoque de Air Tanzania con respecto a la gestión general de las incidencias y, en particular, a sus análisis de las causas subyacentes. Se observó que muchas de las causas fundamentales presentadas por la compañía aérea se limitaban a reiterar las incidencias, sin llevar a cabo un análisis exhaustivo para determinar las deficiencias sistémicas o procedimentales subyacentes. Un ejemplo de ello fue que Air Tanzania señaló las dieciséis incidencias de nivel 2 como la causa subyacente de la incidencia de nivel 1 relacionada con el incumplimiento de los requisitos aplicables del anexo 1 (parte-TCO) del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Con ello se demostró claramente que Air Tanzania no estaba abordando las razones fundamentales de la incapacidad de la compañía aérea para cumplir estos requisitos. Esta falta de un examen más profundo debilita la eficacia de las medidas correctoras propuestas, ya que se centran en los síntomas en lugar de resolver las deficiencias sistémicas subyacentes.
- (79) Por su naturaleza, la información facilitada por Air Tanzania no fue suficiente para abordar las deficiencias de seguridad operacional que dieron pie a la decisión de la Agencia de denegar la autorización de operador de tercer país. El plan de medidas correctoras proporcionado por Air Tanzania, en concreto el análisis asociado de las causas subyacentes, 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.

- (80) Durante la audiencia, la TCAA presentó su marco regulador y subrayó su compromiso de garantizar la supervisión de la seguridad operacional en consonancia con las normas internacionales en materia de seguridad operacional. La TCAA informó de sus medidas inmediatas tras el rechazo de la autorización de operador de tercer país a Air Tanzania por parte de la Agencia, entre las que se encuentran una auditoría especial en la que se detectaron ámbitos críticos de mejora, como un sistema de gestión de la seguridad operacional ineficaz, la escasez de personal y las ineficiencias organizativas.
- (81) Además, la TCAA informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE de que, en respuesta a las incidencias constatadas por la Agencia, se había creado un equipo de inspectores específico para evaluar y verificar el plan de medidas correctoras revisado elaborado por Air Tanzania. Según la TCAA, estos esfuerzos han resuelto once de las diecinueve incidencias, mientras que las restantes se encuentran en diversas fases de resolución. Las medidas específicas descritas por la TCAA durante la audiencia, entre ellas, la aprobación de programas de formación revisados, las modificaciones de los manuales operativos y la verificación de actualizaciones críticas, como la formación de actualización para los comandantes, los registros de experiencia reciente de la tripulación y el cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad, no estaban respaldadas por ninguna prueba. Además, durante la audiencia se puso de manifiesto que la TCAA tampoco se había ajustado plenamente a los principios del análisis de las causas subyacentes, lo que pone en duda la adecuación y la eficacia de su evaluación del plan de medidas correctoras facilitado por Air Tanzania.
- (82) 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 para incluir a la compañía aérea Air Tanzania en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (83) En vista de las evidentes deficiencias detectadas en los intercambios con la TCAA, la Comisión llevará a cabo, con la ayuda de la Agencia y el apoyo de los Estados miembros, una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a Tanzania.
- (84) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Tanzania 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.
- (85) La Comisión podría adoptar las medidas adicionales necesarias, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005, si alguna información pertinente sobre seguridad operacional revelase la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad pertinentes.
- (86) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (87) 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 delicada 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.
- (88) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea de la UE.

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 13 de diciembre de 2024.

*Por la Comisión,
en nombre de la Presidenta,
Apostolos TZITZIKOSTAS
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 TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tanzania
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

⁽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
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia
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 disponible	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

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
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
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Desconocido	Libia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia

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 Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Desconocido	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Desconocido	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Desconocido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Desconocido	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Desconocido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Desconocido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Las siguientes compañías aéreas certificadas por las autoridades de Rusia responsables de la supervisión normativa:			Rusia
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusia
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Rusia
IZHAVIA	479	IZA	Rusia
JOINT STOCK COMPANY AIR COMPANY "YAKUTIA"	464	SYL	Rusia
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Rusia
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Rusia

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 SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusia
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusia
JOINT STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Rusia
JOINT STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Rusia
JOINT STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusia
JOINT STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusia
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Rusia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusia
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Rusia
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Rusia
LTD. I FLY	533	RSY	Rusia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rusia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusia
UTAIR AVIATION, JOINT STOCK COMPANY	6	UTA	Rusia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
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

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

ANEXO II

«Anexo B

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

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