

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2021/883 DE LA COMISIÓN****de 1 de junio de 2021****por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión****(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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 4, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión <sup>(2)</sup> establece la lista de las compañías aéreas 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») comunicaron a la Comisión información pertinente para actualizar dicha lista, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. También comunicaron información pertinente terceros países y organizaciones internacionales. La información facilitada contribuye a determinar que procede actualizar la lista.
- (3) La Comisión comunicó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, los hechos y argumentos esenciales que podrían conducir a la decisión de imponerles una prohibición de explotación dentro de la Unión o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación, en el caso de las compañías ya incluidas en la lista del anexo A o del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (4) La Comisión brindó 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 Reglamento (CE) n.º 2111/2005 («el Comité de Seguridad Aérea de la UE»).
- (5) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión <sup>(3)</sup>, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Armenia, Indonesia, Kazajistán, Kirguistán, Moldavia, Pakistán y Rusia. La Comisión también informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre la situación de la seguridad aérea en Guinea Ecuatorial, Libia, Nepal, República Dominicana y Sudán del Sur.
- (6) La Agencia informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las evaluaciones técnicas realizadas para la evaluación inicial y el seguimiento continuo de las autorizaciones de operador de tercer país, expedidas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establecen las normas de aplicación de la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

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

- (7) La Agencia también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizado en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras («SAFA»), de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión <sup>(5)</sup>.
- (8) Además, la Agencia informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los proyectos de asistencia técnica realizados en terceros países sujetos a una prohibición de explotación en aplicación del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Por otra parte, la Agencia facilitó información sobre los planes y las solicitudes de intensificar la asistencia técnica y la cooperación para mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil de los terceros países a fin de ayudarlas a resolver los casos de incumplimiento de las normas internacionales aplicables en materia de seguridad de la aviación civil. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y con la Agencia. A este respecto, la Comisión reiteró la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la herramienta de la Alianza para la Asistencia en la Implantación de la Seguridad Operacional de la Aviación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sobre la asistencia técnica que prestan la Unión y los Estados miembros a terceros países para mejorar la seguridad aérea en todo el mundo.
- (9) Eurocontrol puso al día a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre el estado de las funciones de alarma de la SAFA y los operadores de terceros países, incluidas las 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 efectuadas por la Agencia, completada asimismo con información resultante de las inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron determinadas medidas coercitivas e informaron de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (11) Los Estados miembros reiteraron su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que la información pertinente en materia de seguridad 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 de 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 <sup>(6)</sup>.
- (13) El 15 de abril de 2021, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y los representantes del Comité de Aviación Civil de Armenia («CAC») celebraron una reunión técnica en la que el CAC facilitó información sobre sus actividades de supervisión y sobre los avances del plan de medidas correctoras elaborado en julio de 2020. El CAC también presentó un panorama general de los problemas encontrados durante el último año e información sobre la situación general del entorno de la aviación en Armenia y las deficiencias detectadas en los distintos ámbitos de responsabilidad del CAC que requieren atención.
- (14) Además, durante esa reunión, el CAC describió en detalle el estado de ejecución de las medidas correctoras adoptadas en respuesta a las observaciones formuladas durante la visita de evaluación sobre el terreno realizada por la Unión en febrero de 2020, así como un panorama general del proceso de gestión de riesgos del CAC.
- (15) En este contexto, el CAC informó a la Comisión de que se habían revocado los certificados de operador aéreo («AOC») de las compañías aéreas *Atlantis European Airways* y *Mars Avia* y de que se había certificado a las nuevas compañías aéreas *Fly Armenia Airways* (AOC n.º 070), *Novair* (AOC n.º 071) y *Shirak Avia* (AOC n.º 072). Puesto que el CAC no ha demostrado tener capacidad suficiente para poner en ejecución y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de AOC a estas nuevas compañías aéreas no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> 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).

- (16) La Comisión toma nota de los progresos realizados por el CAC en la resolución de los problemas de seguridad aérea que en junio de 2020 condujeron a la inclusión de las compañías aéreas certificadas armenias en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006. No obstante, actualmente no hay pruebas suficientes que justifiquen el levantamiento de las restricciones de explotación impuestas a las compañías aéreas de Armenia. La Comisión seguirá llevando a cabo el seguimiento y la evaluación de cómo evoluciona la situación en el futuro.
- (17) De conformidad con los criterios comunes del anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas de Armenia, la lista de compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir a *Fly Armenia Airways*, *Novair* y *Shirak Avia* en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y suprimir de dicho anexo a *Atlantis European Airways* y *Mars Avia*.
- (18) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Armenia, de las normas de seguridad internacionales pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de todas ellas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

### Compañías aéreas de Indonesia

- (19) En junio de 2018, todas las compañías aéreas de Indonesia fueron suprimidas del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/871 de la Comisión <sup>(7)</sup>.
- (20) El 26 de febrero de 2021, la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia («DGCA Indonesia») facilitó información y una actualización de las actividades de supervisión de la seguridad correspondientes al período comprendido entre septiembre de 2020 y febrero de 2021. Además de la actualización del plan de medidas correctoras elaborado sobre la base de la visita de evaluación sobre el terreno realizada por la Unión en marzo de 2018, la información facilitada por la DGCA Indonesia también incluía actualizaciones con respecto a la lista de titulares de AOC, aeronaves matriculadas, accidentes, incidentes graves, sucesos de aviación y medidas adoptadas por la DGCA Indonesia para garantizar el cumplimiento.
- (21) Tras examinar la información y la documentación recibidas, la Comisión considera que todas las observaciones pendientes, derivadas de la visita de evaluación sobre el terreno de marzo de 2018, se han abordado con éxito y pueden darse por resueltas. A la vista de los progresos realizados, la Comisión considera suficiente que la DGCA Indonesia envíe una sola actualización anual, en lugar de dos como hasta ahora.
- (22) De conformidad con los criterios comunes del anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, en lo que respecta a las compañías aéreas de Indonesia, no hay 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 Indonesia, de las normas de seguridad internacionales pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de todas ellas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (24) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, 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 de Kazajistán fueron suprimidas del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2214 de la Comisión <sup>(8)</sup>.
- (26) En febrero de 2020, como parte del seguimiento continuo del sistema de supervisión de la seguridad en Kazajistán, se iniciaron consultas formales con las autoridades competentes de ese país. En este contexto, con ocasión de sus reuniones de mayo y noviembre de 2020, se presentó al Comité de Seguridad Aérea de la UE un panorama general de la situación de la supervisión de la seguridad en Kazajistán.

<sup>(7)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2018/871 de la Comisión, de 14 de junio de 2018, que 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 152 de 15.6.2018, p. 5).

<sup>(8)</sup> 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).

- (27) En seguimiento de las deliberaciones del Comité de Seguridad Aérea de la UE de noviembre de 2020, la Comisión y la Agencia han mantenido un contacto continuo con la sociedad por acciones Aviation Administration of Kazakhstan («AAK»). En este contexto, el 26 de marzo de 2021 tuvo lugar una videoconferencia entre la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y representantes tanto del Comité de Aviación Civil de Kazajistán como de la AAK. Durante esa reunión técnica, la AAK hizo una presentación exhaustiva de las medidas adoptadas para mejorar la supervisión de la seguridad en Kazajistán, incluido un panorama general de sus actividades de vigilancia, sus planes de contratación y formación de personal técnico y las medidas adoptadas para hacer cumplir la normativa a algunas de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán. Además, la AAK hizo hincapié en su compromiso de proseguir con su política de mejora continua, incluida su labor esencial en el desarrollo de la supervisión de la seguridad.
- (28) Por otro lado, la AAK presentó su estrategia para el período 2021-2025, incluida la adopción de la nueva ley de aviación y las consiguientes modificaciones del marco legislativo nacional kazajo.
- (29) Sobre la base de la información actualmente disponible, puede concluirse que se han realizado esfuerzos sustanciales, con los consiguientes avances, para abordar la situación de la seguridad en Kazajistán. Aunque reconoce los avances realizados hasta la fecha, la Comisión debe seguir realizando el seguimiento y la evaluación de cómo evoluciona la situación en el futuro. En este contexto, la Comisión tiene la intención de llevar a cabo en Kazajistán, con la ayuda de la Agencia y de los Estados miembros, una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno.
- (30) De conformidad con los criterios comunes del anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, en lo que respecta a las compañías aéreas de Kazajistán, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (31) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, de las normas de seguridad internacionales pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de todas ellas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (32) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

### Compañías aéreas de Kirguistán

- (33) En octubre de 2006, las compañías aéreas de 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 (\*).
- (34) El 25 de noviembre de 2020, a petición de Kirguistán y como parte de las actividades de seguimiento continuo, la Comisión, la Agencia y representantes de la Agencia de Aviación Civil de la República Kirguisa («CAA KG») celebraron una reunión técnica en la que la CAA KG hizo una presentación exhaustiva de su organización y sus funciones, incluidos los principios básicos de sus operaciones de supervisión de la seguridad. Asimismo, la CAA KG informó acerca de los problemas de personal a los que se enfrenta y presentó un panorama general del marco legislativo kirguís, así como su enfoque estratégico con respecto al desarrollo técnico en el contexto de la generación de recursos de seguridad aérea. También facilitó una actualización con respecto a la lista de titulares de AOC y aeronaves matriculadas.
- (35) Además, el 14 de diciembre de 2020, en seguimiento de la reunión técnica del 25 de noviembre de 2020, la CAA KG informó a la Comisión de que las compañías aéreas *Heli Sky* (AOC n.º 47), *Valor Air* (AOC n.º 07), *AeroStan* (AOC n.º 08), *KAP.KG Aircompany* (AOC n.º 52) y *FlySky Airlines* (AOC n.º 53) poseen un AOC activo. Puesto que la CAA KG no ha demostrado tener capacidad suficiente para poner en ejecución y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de un AOC a esas nuevas compañías aéreas no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.

(\*) 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).

- (36) De conformidad con los criterios comunes del anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que la lista de compañías aéreas de Kirguistán que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir a *AeroStan*, *FlySky Airlines*, *Heli Sky*, *KAP.KG Aircompany* y *Valor Air* en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (37) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Kirguistán, de las normas de seguridad internacionales pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de todas ellas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

### Compañías aéreas de Moldavia

- (38) En abril de 2019, todas las compañías aéreas de Moldavia, excepto *Air Moldova*, *Fly One* y *Aerotranscargo*, fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/618 de la Comisión <sup>(10)</sup>.
- (39) Por carta de 2 de marzo de 2021, la Autoridad de Aviación Civil de Moldavia («CAAM») facilitó información y una actualización exhaustiva del plan de medidas correctoras en respuesta a las observaciones y recomendaciones resultantes de la visita de evaluación sobre el terreno realizada por la Unión en febrero de 2019.
- (40) Tras examinar la información y la documentación recibidas, la Comisión considera que las explicaciones dadas sobre el plan de medidas correctoras están bien estructuradas y son adecuadas.
- (41) El 25 de marzo de 2021, a petición de Moldavia y como parte de las actividades de seguimiento continuo, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y representantes de la CAAM celebraron una reunión técnica en la que la CAAM hizo una presentación exhaustiva de su organización y sus funciones, incluidos los principios básicos de sus operaciones de supervisión de la seguridad. Asimismo, la CAAM presentó un panorama general actualizado de la evolución y la situación actual de su plan de medidas correctoras en respuesta a las observaciones y recomendaciones resultantes de la visita de evaluación sobre el terreno realizada por la Unión en febrero de 2019. La CAAM declaró que la mayor parte de las observaciones del plan de medidas correctoras estaban resueltas, y que solo seguían pendientes cuatro observaciones.
- (42) Durante esa reunión, la CAAM informó a la Comisión de que todas las compañías aéreas moldavas había recibido una nueva certificación con arreglo al nuevo Reglamento de explotación, que transponía a la legislación moldava el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión <sup>(11)</sup>. Actualmente hay en Moldavia once titulares de AOC. La mayoría de los ocho titulares de AOC que no poseen una autorización de operador de tercer país realizan operaciones desde bases situadas fuera de Moldavia. Según la CAAM, la vigilancia de estas bases exteriores se lleva a cabo de conformidad con las normas de seguridad internacionales.
- (43) Además, la CAAM informó a la Comisión de la certificación de la nueva compañía aérea *HiSky* (AOC n.º MD 025). Puesto que la CAAM no ha demostrado tener capacidad suficiente para poner en ejecución y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de un AOC a esta nueva compañía aérea no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (44) Atendiendo a la información actualmente disponible, parece que la CAAM ha realizado esfuerzos sustanciales para poner en ejecución las normas de seguridad internacionales. No obstante, actualmente no hay pruebas suficientes que justifiquen el levantamiento de las restricciones de explotación impuestas a las compañías aéreas de Moldavia. La información facilitada sobre las mejoras debe verificarse más a fondo en una visita de evaluación sobre el terreno que la Unión realice en Moldavia.
- (45) De conformidad con los criterios comunes del anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas de Moldavia, la lista de compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir a *HiSky* en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.

<sup>(10)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/618 de la Comisión, de 15 de abril de 2019, 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 106 de 17.4.2019, p. 1).

<sup>(11)</sup> 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).

- (46) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Moldavia, de las normas de seguridad internacionales pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de todas ellas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (47) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

### Compañías aéreas de Pakistán

- (48) En marzo de 2007 se incluyó a *Pakistan International Airlines* en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 por medio del Reglamento (CE) n.º 235/2007 de la Comisión <sup>(12)</sup>, y posteriormente, en noviembre de 2007, fue suprimida por medio del Reglamento (CE) n.º 1400/2007 de la Comisión <sup>(13)</sup>.
- (49) El 24 de junio de 2020, el ministro federal de Aviación de Pakistán desveló en una declaración que un elevado número de licencias de piloto expedidas por la Autoridad de Aviación Civil de Pakistán («PCAA») se habían obtenido de forma fraudulenta.
- (50) Este hecho, junto con la evidente falta de eficacia en la supervisión de la seguridad por parte de la PCAA, llevaron a la Agencia a suspender las autorizaciones de operador de tercer país de *Pakistan International Airlines* y *Vision Air* con efectos a partir del 1 de julio de 2020.
- (51) El 1 de julio de 2020, la Comisión inició consultas con la PCAA con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006, y le solicitó que facilitara información en respuesta a la declaración del ministro federal. En particular, la Comisión solicitó información sobre la supervisión de las compañías aéreas certificadas en Pakistán, incluidos sus sistemas de gestión de la seguridad, así como pruebas de que no se dé una situación similar en otros ámbitos que también estén sujetos a la supervisión de la seguridad por parte de la PCAA, como son la certificación de la tripulación de cabina, la concesión de licencias a los ingenieros de mantenimiento o la certificación de las compañías aéreas.
- (52) En 2020, la Comisión organizó dos reuniones técnicas con la PCAA, el 9 de julio y el 25 de septiembre.
- (53) Como preparación para la reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE de mayo de 2021, y teniendo en cuenta los requisitos procedimentales de la Agencia en relación con la suspensión de las autorizaciones de operador de tercer país de *Pakistan International Airlines* y *Vision Air*, la Comisión organizó una reunión técnica los días 15 y 16 de marzo de 2021 para garantizar la coordinación entre ella y la Agencia con respecto a sus respectivas obligaciones. A esas reuniones asistieron los representantes de los Estados miembros.
- (54) Durante esas reuniones se debatieron diversas cuestiones, en particular la concesión de licencias de tripulación, las operaciones aéreas, la aeronavegabilidad, la notificación de sucesos y las respuestas de la PCAA a las recomendaciones de seguridad y su seguimiento.
- (55) La PCAA ha proporcionado pruebas e información pertinentes que han sido evaluadas por la Comisión y por los expertos de la Agencia. Aunque se ha constatado que la PCAA cuenta con un número suficiente de personal competente y entendido, se han detectado algunas cuestiones organizativas preocupantes. Entre ellas, las deficiencias en la gestión de la calidad de los procedimientos documentados, la falta de orientación para los inspectores, el proceso no conforme de cualificación para la obtención de la licencia de piloto de transporte aéreo, el seguimiento escaso o nulo de las medidas correctoras en respuesta a las deficiencias constatadas y la falta de recursos adecuados para el análisis de las causas subyacentes.
- (56) Además, la PCAA no pudo aportar pruebas de que Pakistán hubiera notificado a la OACI sus importantes desviaciones con respecto a las normas de seguridad internacionales aplicables contenidas en el anexo 1 de la OACI, según se establecen en la sección «Licencias al personal».
- (57) Basándose en la evaluación de las pruebas y la información disponibles, la Comisión reconoce los esfuerzos de la PCAA por adoptar medidas correctoras que subsanen las deficiencias de seguridad detectadas. Sin embargo, la Comisión debe seguir haciendo un seguimiento de la situación en Pakistán, incluida una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno en ese país.

<sup>(12)</sup> 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).

<sup>(13)</sup> 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).

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

### **Compañías aéreas de Rusia**

- (61) La Comisión, la Agencia y las autoridades competentes de los Estados miembros han seguido supervisando atentamente los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia que operan en la Unión, en particular dando prioridad a las inspecciones en rampa de determinadas compañías aéreas rusas efectuadas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (62) El 14 de abril de 2021, representantes de la Comisión, de la Agencia y de los Estados miembros se reunieron con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo («FATA») para revisar los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia sobre la base de los informes de las inspecciones en rampa efectuadas en el período comprendido entre el 15 de octubre de 2020 y el 14 de abril de 2021 y para señalar los casos en los que la FATA debería reforzar sus actividades de supervisión.
- (63) La revisión de las inspecciones en rampa en el marco de la SAFA de las compañías aéreas certificadas en Rusia no reveló ninguna deficiencia de seguridad significativa o recurrente.
- (64) Basándose en la información disponible, incluida la facilitada por la FATA en la reunión del 14 de abril de 2021, la Comisión considera que, en este momento, la FATA tiene la capacidad y la voluntad necesarias para resolver las deficiencias de seguridad que se detecten. Por eso no se ha considerado necesaria una audiencia de las autoridades de aviación rusas ni de ninguna compañía aérea certificada en Rusia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (65) De conformidad con los criterios comunes del anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, en este momento, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión mediante la inclusión de las compañías aéreas de Rusia.
- (66) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad internacionales pertinentes por parte de las compañías aéreas de Rusia, realizando inspecciones en rampa con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (67) Si en esas inspecciones se detecta un riesgo inminente de seguridad como consecuencia del incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión puede imponer una prohibición de explotación a las compañías aéreas certificadas en Rusia de que se trate, e incluirlas en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (68) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (69) Los artículos 5 y 6 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 reconocen la necesidad de adoptar decisiones con rapidez y, si procede, con urgencia, dadas las implicaciones de seguridad. Es esencial, por lo tanto, para la protección de la información de carácter sensible y de los pasajeros, que toda decisión de actualización de la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición o restricción de explotación dentro de la Unión se publique y entre en vigor inmediatamente después de su adopción.
- (70) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea de la UE establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

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

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

*Artículo 2*

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

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

Hecho en Bruselas, el 1 de junio de 2021.

*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 <sup>(1)</sup>

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabue
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Afganistán</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistán
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines y Heli Malongo, en particular:</b>			<b>Angola</b>
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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Armenia responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Armenia</b>
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia

<sup>(1)</sup> Se podrá permitir a las compañías aéreas enumeradas en el anexo A que ejerzan sus derechos de tráfico utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad 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
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armenia
FLY ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 070	FBB	Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	No procede	Armenia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades del Congo (Brazzaville) responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Congo (Brazzaville)</b>
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)
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>República Democrática del Congo (RDC)</b>
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

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

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
TEZ JET	46	TEZ	Kirguistán
VALOR AIR	07	VAC	Kirguistán
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa.</b>			<b>Liberia</b>
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Libia</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Desconocido	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Moldavia responsables de la supervisión normativa, excepto Air Moldova, Fly One y Aerotranscarga, en particular:</b>			<b>Moldavia</b>
ÎM "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldavia
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldavia
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldavia
CA "HISKY" SRL	MD025	HYM	Moldavia
ÎM "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldavia
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldavia
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldavia
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldavia
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Nepal</b>
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
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Santo Tomé y Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa</b>			<b>Sierra Leona</b>
<b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>			<b>Sudán</b>

<b>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)</b>	<b>Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación</b>	<b>Código de tres letras de la OACI</b>	<b>Estado del operador</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudán
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudán
SUN AIR	51	SNR	Sudán
TARCO AIR	56	TRQ	Sudán»

## ANEXO II

## «ANEXO B

**LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA SUJETA A RESTRICCIONES  
DENTRO DE LA UNIÓN <sup>(1)</sup>**

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
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336).	Comoras
IRAN AIR	FS100	IRA	Irán	Todas las aeronaves de tipo Fokker F100 y de tipo Boeing B747.	Aeronaves de tipo Fokker F100, según se menciona en el AOC; aeronaves de tipo Boeing B747, según se menciona en el AOC.	Irán
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Corea del Norte	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633.	Corea del Norte»

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