

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2021/2070 DE LA COMISIÓN**de 25 de noviembre de 2021****por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión****(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 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 facilitaron información pertinente a terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a la información facilitada, 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 las listas 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 artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 («el Comité de Seguridad Aérea de la UE»).
- (5) La Comisión ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión ⁽³⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Armenia, Comoras, Irak, Kazajistán, Libia, México, Moldavia, Pakistán, Rusia y Sudán del Sur. La Comisión también informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación en Congo (Brazzaville), Guinea Ecuatorial, Madagascar, Sudán y Surinam.
- (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 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 14).

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

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

- (7) La Agencia también 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 ⁽⁵⁾.
- (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 y Francia facilitaron 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 operacional de la aviación civil. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas solicitudes de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y con la Agencia. A este respecto, la Comisión 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 operacional de la aviación 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 del SAFA y los operadores de terceros países, incluidas las estadísticas actuales sobre mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de la Unión

- (10) A raíz del análisis efectuado por la Agencia de la información obtenida en las inspecciones en rampa realizadas en las aeronaves de las compañías aéreas de la Unión, así como en las inspecciones de normalización realizadas por la Agencia, completada asimismo con la información resultante de las inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros y la Agencia, en calidad de autoridad competente, adoptaron determinadas medidas correctivas y coercitivas e informaron al respecto a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (11) Los Estados miembros y la Agencia, en calidad de autoridad competente, reiteraron 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 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 ⁽⁶⁾.
- (13) El 3 de noviembre de 2021, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y el Comité de Aviación Civil de Armenia (CAC) celebraron una reunión técnica en la que el CAC facilitó información actualizada sobre las medidas adoptadas desde la reunión técnica celebrada el 15 de abril de 2021 para subsanar las deficiencias de seguridad operacional detectadas. La CAC ofreció una visión general de los últimos acontecimientos relativos al marco legislativo de la aviación civil en Armenia, información acerca del desarrollo posterior de las funciones y responsabilidades de la CAC por departamentos y secciones, y el manual de recursos humanos.
- (14) La CAC también informó a la Comisión sobre el manual de gestión de la seguridad operacional elaborado recientemente, y sobre la formación acerca del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) seguida por su personal.

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

⁽⁶⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/736 de la Comisión, de 2 de junio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L 172 de 3.6.2020, p. 7).

- (15) Además, la CAC informó a la Comisión de que se habían revocado los certificados de operador aéreo (AOC) de las compañías aéreas *Atlantis Armenian Airlines* y *Fly Armenia Airways*, y de que se había certificado una nueva compañía aérea *Flyone Armenia* (AOC n.º 074). Puesto que la CAC no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad operacional pertinentes, la expedición de AOC a estas nuevas compañías aéreas no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (16) La Comisión toma nota de los progresos realizados por el CAC en la resolución de los problemas de seguridad operacional de la aviación que en junio de 2020 condujeron a la inclusión de las compañías aéreas certificadas en Armenia en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Sin embargo, según la información y la documentación facilitadas por la CAC, no hay pruebas suficientes de que las deficiencias de seguridad operacional detectadas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de 2020 se hayan abordado eficazmente para garantizar el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional. La Comisión seguirá colaborando con la CAC y supervisando las medidas adicionales adoptadas y las actividades emprendidas para subsanar dichas deficiencias de seguridad, incluidas las capacidades de supervisión de la seguridad operacional de la CAC. En este contexto, se destacó que la Agencia gestionará un proyecto de asistencia técnica para apoyar a la CAC en sus esfuerzos por mejorar la supervisión de la seguridad operacional de la aviación en Armenia.
- (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 *Flyone Armenia* en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, y suprimir de dicho anexo a *Atlantis Armenian Airways* y *Fly Armenia Airways*.
- (18) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Armenia, de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

Compañías aéreas de las Comoras

- (19) La compañía aérea *Air Service Comores* fue incluida en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 el 22 de marzo de 2006.
- (20) El 12 de octubre de 2006, la compañía aérea *Air Service Comores* pasó del anexo A al anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento (CE) n.º 1543/2006 de la Comisión (7).
- (21) La Comisión, como parte de sus actividades de seguimiento continuo, solicitó a la Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores (ANACM) que facilitara una lista de todos los titulares de AOC expedidos en las Comoras.
- (22) El 15 de julio de 2021, la ANACM confirmó por escrito el cese de actividades de la compañía aérea *Air Service Comores*.
- (23) De conformidad con los criterios comunes del anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para suprimir la compañía aérea *Air Service Comores* del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (24) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en las Comoras, de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (25) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

(7) 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).

Compañías aéreas de Irak

- (26) En diciembre de 2015, la compañía aérea *Iraqi Airways* fue incluida en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2322 de la Comisión ⁽⁸⁾.
- (27) El 17 de junio de 2021, a petición de Irak y como parte de las actividades de supervisión continua de la Comisión, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros, y la Autoridad de Aviación Civil de Irak (ICAA) celebraron una reunión técnica. Durante dicha reunión, la ICAA facilitó información actualizada sobre las medidas adoptadas desde que se incluyó a *Iraqi Airways* en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, así como información sobre el estado de realización de la auditoría documental del Enfoque de Supervisión Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP CMA) de la OACI.
- (28) Además, la ICAA indicó a la Comisión que todas las recomendaciones derivadas del proyecto de asistencia técnica a la ICAA, facilitado por la Agencia en 2017, habían sido abordadas y aplicadas. Como complemento de la información facilitada antes de la reunión técnica, la ICAA se comprometió a aportar más pruebas para demostrar los avances mencionados. En la segunda parte de la reunión, a petición expresa de Irak, la Comisión y la Agencia clarificaron a la ICAA el proceso de autorización de operador de tercer país con vistas a una futura solicitud de autorización de operador de tercer país por parte de *Iraqi Airways* o de otras compañías aéreas certificadas en Irak.
- (29) La Comisión, durante la reunión celebrada el 17 de junio de 2021, especificó que podría considerar la posibilidad de suprimir a *Iraqi Airways* del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 si la información disponible, incluida la procedente de una visita de evaluación sobre el terreno por parte de la Unión, confirma el cumplimiento por parte de Irak de las normas de certificación y supervisión de la OACI, y si *Iraqi Airways* demuestra a la Agencia y a la Comisión que se han resuelto las razones que condujeron a la decisión negativa sobre la autorización de operador de tercer país en 2015.
- (30) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Irak.
- (31) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Irak, de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

Compañías aéreas de Kazajistán

- (32) 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 ⁽⁹⁾.
- (33) En febrero de 2020, como parte del seguimiento continuo del sistema de supervisión de la seguridad operacional en Kazajistán, se iniciaron consultas formales con las autoridades competentes de ese país. En este contexto, con ocasión de su reunión de mayo de 2021, se presentó al Comité de Seguridad Aérea de la UE un panorama general de la situación de la supervisión de la seguridad operacional en Kazajistán.
- (34) A raíz de las deliberaciones del Comité de Seguridad Aérea de la UE de mayo de 2021, expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros realizaron una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a Kazajistán entre el 11 y el 15 de octubre de 2021 en el Comité de Aviación Civil de Kazajistán (CAC KZ) y en la Administración de Aviación de Kazajistán JSC (AKK), así como en una muestra de tres compañías aéreas certificadas en Kazajistán, a saber, *Air Astana*, *Jupiter Jet* y *Qazaq Air*.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

- (35) La visita de evaluación centró sus actividades en la AAK, habida cuenta del papel y la responsabilidad predominantes de esta última en las actividades de supervisión de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán. Sin embargo, representantes del CAC KZ participaron en todas las actividades de evaluación, ya que una serie de actividades políticas, como la adopción de procedimientos de la AAK, son de su competencia.
- (36) De la visita de evaluación se desprende claramente que, si bien la AAK muestra sus puntos fuertes, sigue habiendo deficiencias, como el incumplimiento de las obligaciones de la AAK durante los procesos de certificación de las compañías aéreas. Además, el proceso de vigilancia debe adaptarse y, cuando sea necesario, reforzarse para garantizar que todas las compañías aéreas estén sujetas a una supervisión acorde con su tamaño y complejidad, y para garantizar el cumplimiento continuo de las normas internacionales en materia de seguridad operacional aplicables.
- (37) Además, el CAC KZ debe prestar más atención a garantizar que el marco legislativo se mantenga actualizado en lo que se refiere a la integración de las modificaciones de los anexos de la OACI en la normativa de Kazajistán. El CAC KZ y la AAK deben garantizar la aplicación de mecanismos y procedimientos internos sólidos que trasladen el marco jurídico y técnico existente a las actividades y los procedimientos ordinarios de la organización. En este contexto, el CAC KZ y la AAK deben mejorar sus funciones generales de gestión de la calidad, así como el Programa Estatal de Seguridad de Kazajistán, para garantizar que los posibles riesgos para la seguridad operacional se identifiquen y mitiguen debidamente de manera sistémica y oportuna.
- (38) Por lo que se refiere a las actividades de concesión de licencias realizadas por la AAK, a fin de garantizar la aplicación de las responsabilidades de Kazajistán, en su calidad de Estado contratante de la OACI, en materia de concesión de licencias, el equipo de evaluación ha identificado ámbitos que requieren mejoras, en particular los procedimientos de los inspectores, el sistema de exámenes teóricos de la tripulación de vuelo y los procedimientos que permitan un enfoque normalizado de la cualificación de los examinadores de vuelo y su supervisión.
- (39) El personal de aeronavegabilidad tiene un buen conocimiento de los procedimientos vigentes en la AAK. Sin embargo, son necesarias nuevas mejoras, especialmente en el ámbito de la formación periódica y especializada para garantizar las cualificaciones exigidas a los inspectores. El muestreo de las actividades realizadas por el personal de aeronavegabilidad ha mostrado desviaciones con respecto a los requisitos, en particular en los ámbitos de la certificación y la vigilancia de los operadores y las organizaciones de mantenimiento.
- (40) La principal compañía aérea de pasajeros y carga de Kazajistán, *Air Astana*, fue objeto de una visita específica del equipo de evaluación el 13 de octubre de 2021. La compañía aérea dispone de un SMS sólido, que funciona correctamente y que genera datos útiles para la compañía aérea. En general, sobre la base de la revisión por muestreo, fue posible confirmar que existía un sistema de control del cumplimiento (CMS) sólido y funcional. La alta dirección de la empresa conoce bien ambos sistemas y los utiliza para identificar los riesgos y adoptar las medidas adecuadas para reducir los riesgos más graves a niveles aceptables.
- (41) La compañía aérea realiza sus operaciones con el apoyo de técnicos cualificados y de estaciones de línea con capacidad de mantenimiento. Durante la visita no se detectaron problemas o deficiencias en el ámbito de la aeronavegabilidad.
- (42) La compañía aérea presentó un sistema sólido y estructurado para el control de los diferentes aspectos de la formación de la tripulación de vuelo, la tripulación de cabina de pasajeros y los encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo, incluidos los instructores y examinadores de vuelo. Los expedientes incluidos en el muestreo han demostrado la trazabilidad de los certificados de formación y la correcta cumplimentación de los formularios.
- (43) La compañía aérea de carga *Jupiter Jet* de Kazajistán, con base en Alma Ata, fue objeto de una visita específica del equipo de evaluación el 13 de octubre de 2021. Se fundó en 1996 como *Joint-Stock Company Air Company ATMA*, y en 2016 cambió de nombre. Realiza vuelos chárter específicos con un Antonov AN-12.
- (44) Aunque la compañía aérea ha desarrollado y aplicado un SMS, son necesarias nuevas mejoras para alcanzar el nivel de madurez requerido por el sistema.
- (45) La compañía aérea cuenta con un sistema sólido y estructurado para controlar los diferentes aspectos del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

- (46) Durante la visita se determinó que los procedimientos relacionados con la cartera de vuelo electrónica (EFB), como parte del manual de operaciones, eran muy genéricos. Además, también se detectó que en el manual de operaciones algunos de los procedimientos no estaban actualizados ni plenamente desarrollados, por ejemplo, el capítulo relativo al sistema para la prevención de colisiones de tráfico aéreo (TCAS) no incluía todas las llamadas telefónicas estándar TCAS 7.1 ni los procedimientos asociados. El manual de operaciones debe revisarse y se debe comprobar que dicho manual cumple con las normas aplicables.
- (47) La compañía aérea interregional de pasajeros y carga *Qazaq Air*, establecida en 2015 y con sede en Nur-Sultán, explota una flota de cinco aeronaves de turbohélice De Havilland Dash-8-Q400NG. El equipo de evaluación realizó una visita específica a la compañía aérea el 14 de octubre de 2021.
- (48) *Qazaq Air* dispone de un SMS que genera datos útiles para la compañía aérea. Sin embargo, durante la evaluación se constató que *Qazaq Air* no llevaba a cabo sistemáticamente todas las actividades con arreglo a los requisitos del manual de gestión de la seguridad operacional. Por ejemplo, no se habían realizado auditorías de seguridad operacional, y seguía pendiente un ejercicio de respuesta de emergencia.
- (49) La compañía aérea ha desarrollado y puesto en práctica una función de control del cumplimiento, pero son necesarias nuevas mejoras para asegurar todo su potencial, especialmente en lo que se refiere al archivo de las conclusiones de las auditorías internas.
- (50) Durante la evaluación se han observado algunas discrepancias con el manual de operaciones de la compañía aérea. Preocupa especialmente el hecho de que la compañía aérea no haya establecido criterios de cualificación de las tripulaciones de vuelo para las operaciones de baja visibilidad, a pesar de que la compañía aérea ha sido autorizada para este tipo de operaciones.
- (51) *Qazaq Air* utiliza un sistema informático para la programación y el seguimiento de la tripulación de vuelo. Durante la evaluación del registro de la formación de los despachadores de vuelo, se constató que había una serie de actividades de formación periódica pendientes.
- (52) Basándose en sus deliberaciones, el Comité de Seguridad Aérea de la UE llegó a la conclusión de que debía prestarse especial atención a la supervisión, en particular mediante una audiencia del CAC KZ y de la AAK en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE, de sus actividades de seguimiento, para abordar las observaciones formuladas durante la visita de evaluación y, en particular, por lo que se refiere a la elaboración y aplicación efectiva de un plan de medidas correctoras adecuado.
- (53) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Kazajistán.
- (54) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (55) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad operacional revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Libia

- (56) En diciembre de 2014, las compañías aéreas de Libia fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1318/2014 de la Comisión ⁽¹⁰⁾.
- (57) Mediante carta de 2 de junio de 2021, la Autoridad de Aviación Civil Libia (LYCAA) facilitó información sobre su estructura, su sistema de supervisión y sus actividades, incluidos los manuales internos de procedimientos de inspección, las instrucciones a las organizaciones de aviación civil, los formularios para profesionales y organizaciones de la aviación, las medidas de ejecución adoptadas desde 2019, así como la lista actual de titulares de AOC y de aeronaves matriculadas.

⁽¹⁰⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1318/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014, 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 355 de 12.12.2014, p. 8).

- (58) Según la información facilitada, la LYCAA certificó dos nuevas compañías aéreas, a saber, *Berniq Airways* (AOC 032/21) y *Hala Airlines* (AOC 033/21), y que *Global Aviation and Services* cambió su nombre por el de *Global Air Transport*. Puesto que la LYCAA no ha demostrado tener capacidad suficiente para poner en ejecución y hacer cumplir las normas de seguridad operacional pertinentes, la expedición de un AOC a estas dos nuevas compañías aéreas no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (59) El 1 de septiembre de 2021, a petición de Libia y como parte de las actividades de supervisión continua, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros, y representantes de la LYCAA celebraron una reunión técnica. Durante dicha reunión, la LYCAA presentó una visión general de su organización y sus funciones, incluidos los principios básicos de la supervisión de la seguridad operacional. El resto de la información facilitada por la LYCAA incluía un panorama general actualizado de la evolución y la situación de las medidas adoptadas en respuesta a las recomendaciones derivadas del proyecto de asistencia técnica a la LYCAA, facilitado por la Agencia en 2019. La LYCAA también facilitó información sobre los resultados de la auditoría documental USOAP CMA de la OACI, que se llevó a cabo en 2020.
- (60) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE concluyeron que, si bien la LYCAA ha demostrado ciertos avances en la aplicación de las normas internacionales en materia de seguridad operacional, sobre la base de la información y documentación facilitadas por la LYCAA, incluida la información facilitada por esta en la reunión técnica de 1 de septiembre de 2021, la LYCAA no ha podido demostrar el cumplimiento efectivo y la aplicación de las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (61) De conformidad con los criterios comunes del anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que la lista de las compañías aéreas de Libia que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir a *Berniq Airways* y *Hala Airlines* en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (62) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Libia, de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

Compañías aéreas de México

- (63) Las compañías aéreas de México nunca han estado incluidas en el anexo A ni en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (64) Tras el accidente con víctimas mortales de la compañía aérea mexicana *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) ocurrido en Cuba el 18 de mayo de 2018, la Comisión se puso en contacto con la Dirección General de Aeronáutica Civil de México («la DGAC de México») para solicitarle información detallada. El 16 de octubre de 2018, la Comisión, la Agencia y la DGAC de México iniciaron consultas formales, incluida una reunión técnica.
- (65) Sobre la base de las consultas celebradas, la información facilitada y los datos de los programas de la UE SAFA y operador de tercer país, que en aquel momento no mostraban problemas graves o sistémicos, la Comisión consideró que la situación de la seguridad operacional de la aviación en México no planteaba problemas urgentes de seguridad.
- (66) El 25 de mayo de 2021, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) concedió una calificación de categoría 2 a la DGAC de México en el marco de su programa de Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional (IASA), ya que consideraba que la DGAC de México no cumplía las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (67) El 23 de junio de 2021, la Comisión envió una carta a la DGAC de México en la que expresaba su preocupación por la decisión adoptada por la FAA y solicitaba cualquier información pertinente que indicara el alcance del problema de seguridad establecido por la FAA.
- (68) El 20 de septiembre de 2021, la DGAC de México facilitó a la Comisión información sobre las deficiencias detectadas por la FAA en relación con los elementos críticos de la OACI y sobre los programas y actividades de asistencia técnica emprendidos para abordar adecuadamente estas cuestiones.

- (69) Basándose en la información disponible, incluida la facilitada por la DGAC de México en su carta de 20 de septiembre de 2021, la Comisión considera que, en este momento, la DGAC de México tiene la capacidad y la voluntad necesarias para resolver las deficiencias de seguridad operacional que se detecten.
- (70) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de México.
- (71) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en México, de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (72) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad operacional 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 Moldavia

- (73) 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 ⁽¹⁾.
- (74) A raíz de las deliberaciones del Comité de Seguridad Aérea de la UE de mayo de 2021, expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros realizaron una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a Moldavia entre el 20 y el 24 de septiembre de 2021 en la Autoridad de Aviación Civil de Moldavia (CAAM) y en una muestra de tres compañías aéreas certificadas de Moldavia, a saber, *Terra Avia*, *Fly Pro* y *HiSky*.
- (75) El informe de la visita de evaluación indica que la CAAM ha mejorado considerablemente en varios ámbitos desde la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de 2019. Muy relevante es la estabilidad alcanzada por la CAAM en la redacción de normas nacionales de aviación y la madurez presentada para realizar una supervisión adecuada y eficaz. Se observó que la CAAM había realizado esfuerzos considerables para actualizar la mayoría de las normas nacionales y desarrollar otras nuevas. La CAAM está trabajando en la elaboración de material de orientación adecuado para apoyar a su personal en las tareas de supervisión.
- (76) La CAAM ha desarrollado un sólido sistema de gestión de la calidad. Se siguió el plan de auditoría de 2021 y se llevaron a cabo auditorías e inspecciones de acuerdo con el calendario. Las conclusiones derivadas de esta actividad han sido o están siendo abordadas por el personal responsable.
- (77) Las actividades de concesión de licencias las lleva a cabo la CAAM de conformidad con las normas internacionales en materia de seguridad operacional. Sin embargo, el equipo de evaluación determinó ámbitos en los que era necesario seguir mejorando, en particular la finalización del sistema de exámenes teóricos para los pilotos privados y los médicos examinadores designados, así como el refuerzo de la supervisión de los examinadores de vuelo por un inspector de la CAAM.
- (78) El programa de supervisión continua es completo en cuanto a los ámbitos y el número de auditorías, y la cualificación y experiencia de los inspectores se tiene debidamente en cuenta en las actividades formativas actuales y en las previstas para el futuro. Las auditorías realizadas están debidamente documentadas y supervisadas, especialmente en lo que se refiere a las medidas adoptadas por las compañías aéreas, que incluyen medidas correctoras y el análisis de las causas subyacentes. Sin embargo, es necesaria una mayor normalización de los procedimientos de inspección, especialmente en lo que se refiere al registro de las conclusiones resultantes de las actividades de inspección.
- (79) La CAAM es capaz de atraer suficiente personal para el tamaño y el alcance del sector de la aviación que es objeto de supervisión. Todos los miembros del personal entrevistados estaban cualificados y bien informados. Los programas y planes de formación teórica eran apropiados.

⁽¹⁾ 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).

- (80) El equipo llegó a la conclusión de que la CAAM tiene la capacidad de supervisar las actividades de aviación en Moldavia, mantener un sólido sistema regulador, y aplicar y hacer cumplir la normativa vigente en materia de aviación para hacer frente a las deficiencias de seguridad operacional que surjan. El sistema de supervisión de la seguridad operacional está sólidamente establecido en Moldavia, aunque siguen en marcha algunas actividades destinadas a continuar mejorando el sistema y a mantenerse al día respecto a las últimas modificaciones de las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (81) La compañía aérea privada *Terra Avia*, creada en 2005, explota un Boeing 747 para vuelos regulares de carga y un avión Airbus A320 para vuelos chárter de pasajeros. La compañía aérea cuenta con un CMS operativo y un SMS. Durante la evaluación del SMS de la compañía aérea, el equipo identificó algunos ámbitos que requieren mejoras adicionales. La compañía aérea mostró una actitud muy positiva hacia seguir mejorando los sistemas de seguridad operacional.
- (82) La gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad la llevan a cabo dos estructuras diferentes: una ubicada en Moldavia y la segunda en Sharjah (Emiratos Árabes Unidos). El equipo de evaluación llegó a la conclusión de que la compañía aérea necesitaba mejorar su sistema de registro de las diferentes actividades de mantenimiento llevadas a cabo en las distintas ubicaciones de sus aeronaves.
- (83) El manual de operaciones de *Terra Avia* refleja las operaciones realizadas y está redactado de conformidad con la normativa aplicable en Moldavia, aunque procedería actualizarlo para incluir una política de mercancías peligrosas.
- (84) *Fly Pro* explota dos aviones de carga Boeing 747. El CMS y el SMS están plenamente desarrollados y aplicados, aunque el manual de gestión de la seguridad operacional y el manual de control del cumplimiento deben modificarse para armonizar las obligaciones y las responsabilidades del gestor de la seguridad operacional y del gestor de la supervisión del cumplimiento. En el ámbito del seguimiento de los datos de vuelo, *Fly Pro* cuenta con un programa bien consolidado, que incluye un sistema activo de retroalimentación.
- (85) *Fly Pro* cuenta con un sistema sólido para el mantenimiento de la aeronavegabilidad y actúa con confianza en sus diferentes funciones, aunque podría mejorarse el proceso de documentación de las actividades realizadas.
- (86) El manual de operaciones de *Fly Pro* refleja las operaciones realizadas y está redactado de conformidad con la normativa aplicable en Moldavia. La compañía aérea debe mejorar la metodología administrativa, mediante la que registra todas las actividades relacionadas con los vuelos, como por ejemplo los diarios de a bordo. Además, la lista de equipo mínimo de la compañía aérea debe adaptarse mejor a las aeronaves a la que se aplica y debe ser objeto de un control regular y adecuado.
- (87) *HiSky*, fundada en septiembre de 2019, explota una aeronave Airbus A319 de su propiedad, e igualmente dispone de una aeronave en virtud de un acuerdo de arrendamiento con tripulación con la compañía aérea *HiSky Europe* certificada en Rumanía.
- (88) *HiSky* ha desarrollado y aplicado un SMS sólido que genera datos útiles para la compañía aérea. El CMS es sólido y funcional, pero son deseables pequeñas mejoras en cuanto a la redacción de las obligaciones y las responsabilidades del gestor de seguridad operacional y del gestor de la supervisión del cumplimiento. La alta dirección de la empresa conoce bien ambos sistemas y los utiliza para identificar los riesgos y adoptar las medidas adecuadas para reducir los riesgos más graves a niveles aceptables.
- (89) *HiSky* ha elaborado los manuales exigidos que contienen las medidas y los correspondientes procedimientos pormenorizados aprobados por la CAAM. El personal responsable de la certificación recibe formación adecuada sobre los tipos operados. El manual de operaciones actualmente aprobado refleja las operaciones realizadas y está redactado de conformidad con la normativa aplicable en Moldavia.
- (90) *HiSky* realiza sus operaciones con el apoyo de técnicos cualificados y de estaciones de línea con capacidad de mantenimiento. La compañía aérea ha establecido un sistema para supervisar la formación y la comprobación de la validez, y para garantizar la trazabilidad de los certificados de formación y la cumplimentación de los formularios de comprobación.
- (91) Sobre la base de los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, la Comisión invitó a la CAAM y a las compañías aéreas *Terra Avia*, *Fly Pro* y *HiSky* a una audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 10 de noviembre de 2021.

- (92) En la audiencia, la CAAM presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE el sistema establecido para garantizar la supervisión de la seguridad operacional de las compañías aéreas certificadas en Moldavia. Explicó que los avances en la aplicación efectiva de las normas internacionales en materia de seguridad operacional fueron el resultado de una serie de medidas emprendidas desde 2019. La CAAM subrayó su compromiso de seguir mejorando y facilitó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE un resumen completo y detallado de la aplicación del plan de medidas correctoras elaborado en respuesta a los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de septiembre de 2021. En él se incluían los objetivos estratégicos definidos para el futuro, como las modificaciones del marco jurídico de Moldavia, los manuales y procedimientos de la CAAM, la continuación de las mejoras del sistema de gestión de la calidad y la mejora de la aplicación efectiva de las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (93) Además, la CAAM informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los planes de medidas correctoras elaborados por las compañías aéreas *Terra Avia*, *Fly Pro* y *HiSky*, en respuesta a los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de septiembre de 2021. Estos planes de medidas correctoras se coordinaron con la CAAM y fueron aprobados por ella, y se integraron en las actividades de supervisión de la CAAM.
- (94) Durante la audiencia, la CAAM se comprometió a mantener informada a la Comisión sobre las medidas adicionales adoptadas con respecto a las observaciones restantes realizadas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de 2021. Además, se comprometió a entablar un diálogo permanente sobre seguridad operacional con la Comisión, en el que se proporcionará la correspondiente información sobre seguridad operacional y se mantendrán nuevas reuniones, siempre y cuando la Comisión lo considere necesario.
- (95) La Comisión destacó la importancia de garantizar la estabilidad y la independencia permanente de los dirigentes de la CAAM, ya que estaba claro que este ha sido un factor importante en las mejoras observadas, especialmente en el último año, algo que las autoridades moldavas reconocieron.
- (96) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluidos los resultados de la visita de septiembre de 2021 y la audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE, se considera que hay pruebas suficientes de que la CAAM y las compañías aéreas certificadas en Moldavia cumplen las normas internacionales en materia de seguridad operacional aplicables.
- (97) 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 establecida en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 debe modificarse para suprimir todas las compañías aéreas certificadas en Moldavia.
- (98) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Moldavia, de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (99) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad operacional 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

- (100) En marzo de 2007 *Pakistan International Airlines* fue incluida en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 por medio del Reglamento (CE) n.º 235/2007 de la Comisión ⁽¹²⁾, y posteriormente, en noviembre de 2007, fue suprimida de dicho anexo por medio del Reglamento (CE) n.º 1400/2007 de la Comisión ⁽¹³⁾.

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- (101) El ministro federal de Aviación de Pakistán desveló en una declaración realizada el 24 de junio de 2020, al evaluar los daños del accidente sufrido el 22 de mayo de 2020 por un avión de *Pakistan International Airlines*, que un elevado número de licencias de tripulación de vuelo expedidas por la Autoridad de Aviación Civil de Pakistán (PCAA) se habían obtenido de forma fraudulenta.
- (102) Ese hecho, junto con la evidente falta de eficacia en la supervisión de la seguridad operacional por parte de la PCAA, llevaron a la Agencia a suspender las autorizaciones de operador de tercer país de *Pakistan International Airlines* y *Vision Air* con efectos a partir del 1 de julio de 2020. Esta situación persiste, ya que, en este momento, la Agencia considera que no se cumplen todas las condiciones necesarias para levantar la suspensión.
- (103) Otras organizaciones internacionales de seguridad operacional de la aviación también han reaccionado ante esta situación en Pakistán. El 15 de julio de 2020, la FAA rebajó a Pakistán a una calificación de categoría 2 con arreglo a su programa IASA. En febrero de 2021, la OACI comunicó un problema de seguridad significativo en el ámbito de la concesión de licencias y la formación del personal en relación con el proceso de concesión de licencias a la tripulación de vuelo de Pakistán.
- (104) El 1 de julio de 2020, la Comisión inició consultas con la PCAA con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006. En ese contexto, la Comisión, en cooperación con la Agencia y los Estados miembros, ha organizado una serie de reuniones técnicas con la PCAA los días 9 de julio y 25 de septiembre de 2020, 15 y 16 de marzo de 2021, y 15 de octubre de 2021.
- (105) Durante estas reuniones se debatieron varias cuestiones, en particular la supervisión de las compañías aéreas certificadas por Pakistán, incluido su SMS. La Comisión solicitó información y elementos de prueba para verificar que una situación similar no está extendida en otros ámbitos que también estén sujetos a la supervisión de la seguridad operacional 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.
- (106) La PCAA ha proporcionado información que ha sido evaluada por la Comisión y por los expertos de la Agencia. Durante la reunión del 15 de octubre de 2021, la PCAA informó de las nuevas medidas adoptadas para abordar los problemas detectados por la Comisión. 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 de línea aérea, 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. A este respecto, y teniendo en cuenta también la auditoría USOAP de la OACI, programada entre el 29 de noviembre y el 10 de diciembre de 2021, la PCAA informó de la amplia revisión de sus manuales y procedimientos, en particular de los cambios en el proceso de concesión de licencias de la PCAA, así como de los controles internos para verificar el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional y resolver el problema de seguridad significativo de la OACI.
- (107) La Comisión solicitó a la PCAA que enviara más información sobre los cambios en su sistema de concesión de licencias, los manuales y procedimientos nuevos o revisados, los resultados o informes de los controles internos y la notificación a la OACI de una diferencia en relación con la prueba de aptitud de la licencia de piloto de transporte de línea aérea.
- (108) Sobre la base de la información disponible y de los intercambios con la PCAA, la Comisión reconoce los esfuerzos de la PCAA por adoptar medidas correctoras que subsanen las deficiencias de seguridad operacional detectadas. Sin embargo, la Comisión, con la ayuda de la Agencia y de los Estados miembros, no ha podido determinar claramente la eficacia y la aplicación de dichas medidas correctoras para mitigar, de manera sostenible, dichas deficiencias. Sobre esta base, la Comisión, con el fin de determinar si es necesario adoptar nuevas medidas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 2111/2005, seguirá colaborando con la PCAA y supervisará las medidas adicionales adoptadas y las acciones llevadas a cabo para hacer frente a la situación en Pakistán, en particular mediante los resultados de la auditoría USOAP prevista por la OACI, así como mediante una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a Pakistán.
- (109) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Pakistán.
- (110) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Pakistán, de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (111) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad operacional 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

- (112) La Comisión, la Agencia y las autoridades competentes de los Estados miembros han seguido supervisando atentamente los resultados en materia de seguridad operacional 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.
- (113) El 31 de agosto de 2020, la compañía aérea *SKOL Airline LLC*, certificada en Rusia, solicitó a la Agencia una autorización de operador de tercer país. La Agencia evaluó esta solicitud de conformidad con los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 452/2014 y planteó problemas de seguridad operacional fundamentales en relación con el hecho de que *SKOL Airline LLC* no demostrara el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3 de dicho Reglamento, en particular las normas contenidas en los anexos del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional. Tras numerosos intercambios con la Agencia, *SKOL Airline LLC* decidió retirar su solicitud el 12 de febrero de 2021.
- (114) El 25 de marzo de 2021, la compañía aérea *SKOL Airline LLC* volvió a solicitar a la Agencia una autorización de operador de tercer país. La Agencia evaluó esta solicitud de conformidad con los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 452/2014 y de nuevo planteó problemas de seguridad operacional fundamentales en relación con el hecho de que *SKOL Airline LLC* no demostrara el cumplimiento de los requisitos aplicables establecidos en el artículo 3 de dicho Reglamento, en particular las normas contenidas en los anexos del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional. La Agencia concluyó que *SKOL Airline LLC* no cumplía estos requisitos. Así pues, el 19 de julio de 2021, la Agencia denegó la solicitud por motivos de seguridad operacional. La compañía aérea *SKOL Airline LLC* no hizo uso del derecho a recurrir contra esta decisión de conformidad con los artículos 108 a 114 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁴⁾.
- (115) El 20 de octubre de 2021, representantes de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros se reunieron con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo (FATA) para revisar los resultados en materia de seguridad operacional de las compañías aéreas certificadas en Rusia sobre la base de las inspecciones en rampa efectuadas en el período comprendido entre el 24 de marzo de 2021 y el 1 de octubre de 2021, y para señalar los casos en los que la FATA debería reforzar sus actividades de supervisión.
- (116) La revisión de las inspecciones en rampa en el marco del programa SAFA de las compañías aéreas certificadas en Rusia no reveló ninguna deficiencia de seguridad operacional significativa o recurrente. Durante la reunión también se presentaron los resultados del programa de seguimiento aplicado por la Agencia, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 452/2014, de las compañías aéreas certificadas en Rusia que poseen una autorización de operador de tercer país. La Comisión observó que tampoco los resultados de este programa de seguimiento revelaron deficiencias de seguridad operacional significativas o recurrentes.
- (117) A raíz de la denegación por motivos de seguridad operacional por parte de la Agencia de la solicitud de operador de tercer país de la compañía aérea *SKOL Airline LLC*, se invitó a dicha compañía aérea el 22 de octubre de 2021 a una audiencia de la Comisión y del Comité de Seguridad Aérea el 9 de noviembre de 2021. La compañía aérea *SKOL Airline LLC* confirmó su participación en la audiencia prevista el 28 de octubre de 2021.
- (118) El 28 de octubre de 2021, la FATA informó a la Comisión de la prohibición impuesta a la compañía aérea *SKOL Airline LLC* de operar vuelos más allá de la frontera estatal de Rusia y solicitó a la Comisión que reconsiderara la necesidad de audiencia de la compañía aérea *SKOL Airline LLC*, ya que, sobre la base de la decisión de la FATA, *SKOL Airline LLC* no podría operar en la Unión.
- (119) El 3 de noviembre de 2021, la Comisión informó a la FATA de que se había invitado a *SKOL Airline LLC* a la audiencia por no haber demostrado el cumplimiento de las normas contenidas en los anexos del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional y de que, por este motivo, mantenía la invitación a la audiencia.

⁽¹⁴⁾ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

- (120) La compañía aérea *SKOL Airline LLC* fue oída el 9 de noviembre de 2021. La FATA también asistió a la audiencia a petición propia. Durante la audiencia, la compañía aérea *SKOL Airline LLC* hizo un repaso de las actividades relacionadas con las dos solicitudes de autorización de operador de tercer país. Subrayó las dificultades que la compañía aérea encontró cuando trataba de demostrar el cumplimiento de los requisitos del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Aunque reconoció todas las conclusiones presentadas por la Agencia, no facilitó información sobre las medidas adoptadas para resolverlas. Tampoco aportó pruebas de la situación actual de la aplicación de las medidas correctoras a dichas conclusiones. Sobre la base de la información facilitada por la compañía aérea *SKOL Airline LLC* antes de la audiencia y durante esta, la compañía aérea no puede determinar incumplimientos en sus procesos, procedimientos y actividades operativas.
- (121) La FATA declaró que no había apoyado la nueva solicitud de autorización de operador de tercer país de la compañía aérea *SKOL Airline LLC*, de 25 de marzo de 2021. La FATA también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE de que realizaría auditorías adicionales específicas sobre *SKOL Airline LLC* en caso de que la compañía aérea volviera a contactar posteriormente con la Agencia para obtener una autorización de operador de tercer país.
- (122) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE concluyeron que, sobre la base de toda la información disponible actualmente, incluida, en particular, la denegación de la solicitud de operador de tercer país por parte de la Agencia por motivos de seguridad operacional el 19 de julio de 2021, y la información facilitada durante la audiencia, la compañía aérea *SKOL Airline LLC* no había demostrado el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (123) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para añadir la compañía aérea *SKOL Airline LLC* al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (124) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas de Rusia, de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (125) Si en esas inspecciones se detecta un riesgo inminente de seguridad operacional 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.

Compañías aéreas de Sudán del Sur

- (126) Las compañías aéreas de Sudán del Sur nunca han estado incluidas en el anexo A ni en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (127) En los últimos tres años, se han producido nueve accidentes e incidentes graves en Sudán del Sur, entre los que se encuentra la colisión, el 2 de marzo de 2021, de una aeronave Let-410 con matrícula HK-4274, operada por *South Sudan Supreme Airlines*, que provocó diez víctimas mortales, y la colisión ocurrida recientemente, el 2 de noviembre de 2021, de una aeronave Antonov AN-26 con matrícula TR-NGT, que provocó cinco víctimas mortales. En ambos casos, se ha puesto en tela de juicio la autenticidad de las marcas de matrícula, que al parecer no eran válidas y, por consiguiente, podrían haberse utilizado como marcas de matrícula falsas en las aeronaves en cuestión. Las circunstancias en torno a estos hechos generaron dudas sobre las capacidades de la Autoridad de Aviación Civil de Sudán del Sur (SSCAA) para llevar a cabo adecuadamente la supervisión de la seguridad operacional de las compañías aéreas bajo su responsabilidad.
- (128) El 26 de marzo de 2021, la Comisión envió una carta a la SSCAA en la que expresaba su preocupación por la situación de la seguridad operacional de la aviación en Sudán del Sur y solicitaba documentos que describieran la estructura y organización de la SSCAA, su sistema de certificación y supervisión y las actividades de supervisión llevadas a cabo en las compañías aéreas certificadas en Sudán del Sur. También se solicitó información sobre la situación de los titulares actuales de AOC, las aeronaves matriculadas en Sudán del Sur, las organizaciones de mantenimiento y las licencias de tripulación de vuelo.

- (129) El 23 de julio de 2021, la SSCAA respondió a la consulta de la Comisión, e informó de que se había suspendido el AOC de *South Sudan Supreme Airlines*. Además, informó a la Comisión de que, debido a las sospechas relacionadas con la matrícula de las aeronaves implicadas en ese accidente, la SSCAA estaba revisando todos los operadores de aeronaves y AOC del país. Asimismo, la SSCAA comunicó que se estaban llevando a cabo medidas de mejora en los ámbitos de la normativa, los manuales y la formación. Sin embargo, la SSCAA no facilitó el conjunto de documentos solicitados.
- (130) El 5 de octubre de 2021, la Comisión envió una nueva carta a la SSCAA en la que volvía a solicitar de los documentos mencionados, que debían presentarse, a más tardar, el 18 de octubre de 2021. En la carta, la Comisión también aclaró que el hecho de no facilitar la información solicitada a su debido tiempo se consideraría una falta de cooperación por parte de la SSCAA, en el contexto de las dudas planteadas acerca del sistema de supervisión de la seguridad operacional de Sudán del Sur.
- (131) El 5 de noviembre de 2021, la Delegación de la UE en Yuba (Sudán del Sur) se reunió con el jefe de la SSCAA, quien confirmó que se había recibido la carta de 5 de octubre de 2021. La SSCAA se comprometió a enviar respuestas a las preguntas antes de finales de noviembre y presentó dos documentos que incluyen información relativa al programa de inspección, vigilancia y auditoría de la SSCAA, así como informes sobre las revisiones de determinadas compañías aéreas y sobre las aeronaves matriculadas en el extranjero que operan en Sudán del Sur. La Comisión estudiará detenidamente la documentación que le será entregada para decidir si se invitará a la SSCAA a la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (132) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, y habida cuenta de las consultas en marcha con la SSCAA de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 473/2006, la Comisión considera que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Sudán del Sur.
- (133) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Sudán del Sur, de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (134) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad operacional 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.
- (135) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (136) Los artículos 5 y 6 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 reconocen la necesidad de adoptar decisiones con rapidez y, si procede, con urgencia, dadas las implicaciones para la seguridad operacional. Es esencial, por 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.
- (137) Las medidas contempladas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea de la UE establecido en virtud del artículo 15 de Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

- 1) el anexo A se sustituye por el texto 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 25 de noviembre 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 ⁽¹⁾**

| Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente) | Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación | Código de tres letras de la OACI | Estado del operador |
|--|---|----------------------------------|---------------------|
| AVIOR AIRLINES | ROI-RNR-011 | ROI | Venezuela |
| BLUE WING AIRLINES | SRBWA-01/2002 | BWI | Surinam |
| IRAN ASEMAN AIRLINES | FS-102 | IRC | Irán |
| IRAQI AIRWAYS | 001 | IAW | Irak |
| MED-VIEW AIRLINE | MVA/AOC/10-12/05 | MEV | Nigeria |
| AIR ZIMBABWE (PVT) | 177/04 | AZW | Zimbabue |
| SKOL AIRLINE LLC | 228 | CDV | Rusia |
| 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 |

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

| | | | |
|---|------------------|-------------|--|
| AIRCOMPANY ARMENIA | AM AOC 065 | NGT | Armenia |
| ARMENIA AIRWAYS | AM AOC 063 | AMW | Armenia |
| ARMENIAN HELICOPTERS | AM AOC 067 | KAV | Armenia |
| FLYONE ARMENIA | AM AOC 074 | | Armenia |
| NOVAIR | AM AOC 071 | NAI | Armenia |
| SHIRAK AVIA | AM AOC 072 | SHS | Armenia |
| SKYBALL | AM AOC 073 | No procede | Armenia |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades del Congo (Brazzaville) responsables de la supervisión normativa, en particular: | | | Congo (Brazzaville) |
| CANADIAN AIRWAYS CONGO | CG-CTA 006 | TWC | Congo (Brazzaville) |
| EQUAFLIGHT SERVICES | CG-CTA 002 | EKA | Congo (Brazzaville) |
| EQUAJET | RAC06-007 | EKJ | Congo (Brazzaville) |
| TRANS AIR CONGO | CG-CTA 001 | TSG | Congo (Brazzaville) |
| SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO | CG-CTA 004 | Desconocido | Congo (Brazzaville) |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular: | | | República Democrática del Congo (DRC) |
| AIR FAST CONGO | AAC/DG/OPS-09/03 | Desconocido | República Democrática del Congo (DRC) |
| AIR KATANGA | AAC/DG/OPS-09/08 | Desconocido | República Democrática del Congo (DRC) |
| BUSY BEE CONGO | AAC/DG/OPS-09/04 | Desconocido | República Democrática del Congo (DRC) |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA) | AAC/DG/OPS-09/02 | Desconocido | República Democrática del Congo (DRC) |
| CONGO AIRWAYS | AAC/DG/OPS-09/01 | Desconocido | República Democrática del Congo (DRC) |
| KIN AVIA | AAC/DG/OPS-09/10 | Desconocido | República Democrática del Congo (DRC) |
| MALU AVIATION | AAC/DG/OPS-09/05 | Desconocido | República Democrática del Congo (DRC) |
| SERVE AIR CARGO | AAC/DG/OPS-09/07 | Desconocido | República Democrática del Congo (DRC) |
| SWALA AVIATION | AAC/DG/OPS-09/06 | Desconocido | República Democrática del Congo (DRC) |

| | | | |
|--|---------------------------|-------------|---------------------------------------|
| MWANT JET | AAC/DG/OPS-09/09 | Desconocido | República Democrática del Congo (RDC) |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular: | | | Yibuti |
| DAALLO AIRLINES | Desconocido | DAO | Yibuti |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular: | | | Guinea Ecuatorial |
| CEIBA INTERCONTINENTAL | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Guinea Ecuatorial |
| CRONOS AIRLINES | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS | Desconocido | Guinea Ecuatorial |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular: | | | Eritrea |
| ERITREAN AIRLINES | AOC n.º 004 | ERT | Eritrea |
| NASAIR ERITREA | AOC n.º 005 | NAS | Eritrea |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa, en particular: | | | Kirguistán |
| AEROSTAN | 08 | BSC | Kirguistán |
| AIR COMPANY AIR KG | 50 | Desconocido | Kirguistán |
| AIR MANAS | 17 | MBB | Kirguistán |
| AVIA TRAFFIC COMPANY | 23 | AVJ | Kirguistán |
| FLYSKY AIRLINES | 53 | FSQ | Kirguistán |
| HELI SKY | 47 | HAC | Kirguistán |
| KAP.KG AIRCOMPANY | 52 | KGS | Kirguistán |
| SKY KG AIRLINES | 41 | KGK | Kirguistán |
| TEZ JET | 46 | TEZ | Kirguistán |
| VALOR AIR | 07 | VAC | Kirguistán |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa. | | | Liberia |

| | | | |
|--|-----------|-------------|--------------|
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular: | | | Libia |
| AFRIQYAH AIRWAYS | 007/01 | AAW | Libia |
| AIR LIBYA | 004/01 | TLR | Libia |
| AL MAHA AVIATION | 030/18 | Desconocido | Libia |
| BERNIQ AIRWAYS | 032/21 | BNL | Libia |
| BURAQ AIR | 002/01 | BRQ | Libia |
| GLOBAL AIR TRANSPORT | 008/05 | GAK | Libia |
| HALA AIRLINES | 033/21 | HTP | Libia |
| LIBYAN AIRLINES | 001/01 | LAA | Libia |
| LIBYAN WINGS AIRLINES | 029/15 | LWA | Libia |
| PETRO AIR | 025/08 | PEO | Libia |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular: | | | Nepal |
| AIR DYNASTY HELI. S. | 035/2001 | Desconocido | Nepal |
| ALTITUDE AIR | 085/2016 | Desconocido | Nepal |
| BUDDHA AIR | 014/1996 | BHA | Nepal |
| FISHTAIL AIR | 017/2001 | Desconocido | Nepal |
| SUMMIT AIR | 064/2010 | Desconocido | Nepal |
| HELI EVEREST | 086/2016 | Desconocido | Nepal |
| HIMALAYA AIRLINES | 084/2015 | HIM | Nepal |
| KAILASH HELICOPTER SERVICES | 087/2018 | Desconocido | Nepal |
| MAKALU AIR | 057A/2009 | Desconocido | Nepal |
| MANANG AIR PVT | 082/2014 | Desconocido | Nepal |
| MOUNTAIN HELICOPTERS | 055/2009 | Desconocido | Nepal |
| PRABHU HELICOPTERS | 081/2013 | Desconocido | Nepal |
| NEPAL AIRLINES CORPORATION | 003/2000 | RNA | Nepal |
| SAURYA AIRLINES | 083/2014 | Desconocido | Nepal |
| SHREE AIRLINES | 030/2002 | SHA | Nepal |
| SIMRIK AIR | 034/2000 | Desconocido | Nepal |
| SIMRIK AIRLINES | 052/2009 | RMK | Nepal |
| SITA AIR | 033/2000 | Desconocido | Nepal |
| TARA AIR | 053/2009 | Desconocido | Nepal |

| | | | |
|--|-------------|-----|------------------------------|
| YETI AIRLINES | 037/2004 | NYT | Nepal |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular: | | | Santo Tomé y Príncipe |
| AFRICA'S CONNECTION | 10/AOC/2008 | ACH | Santo Tomé y Príncipe |
| STP AIRWAYS | 03/AOC/2006 | STP | Santo Tomé y Príncipe |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa | | | Sierra Leona |
| Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular: | | | Sudán |
| ALFA AIRLINES SD | 54 | AAJ | Sudán |
| BADR AIRLINES | 35 | BDR | Sudán |
| BLUE BIRD AVIATION | 11 | BLB | Sudán |
| ELDINDER AVIATION | 8 | DND | Sudán |
| GREEN FLAG AVIATION | 17 | GNF | Sudán |
| HELEJETIC AIR | 57 | HJT | Sudán |
| KATA AIR TRANSPORT | 9 | KTV | Sudán |
| KUSH AVIATION CO. | 60 | KUH | Sudán |
| NOVA AIRWAYS | 46 | NOV | Sudán |
| SUDAN AIRWAYS CO. | 1 | SUD | Sudán |
| SUN AIR | 51 | SNR | Sudán |
| TARCO AIR | 56 | TRQ | Sudán» |

ANEXO II

«ANEXO B

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

| Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente) | Número de certificado de operador aéreo (AOC) | Código de tres letras de la OACI | Estado del operador | Tipo de aeronave restringida | Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas | Estado de matrícula |
|--|---|----------------------------------|---------------------|---|--|---------------------|
| IRAN AIR | FS100 | IRA | Irán | Todas las aeronaves de tipo Fokker F100 y de tipo Boeing B747 | Aeronaves de tipo Fokker F100, según se menciona en el AOC; aeronaves de tipo Boeing B747, según se menciona en el AOC | Irán |
| AIR KORYO | GAC-AOC/ KOR-01 | KOR | Corea del Norte | Toda la flota salvo 2 aeronaves de tipo TU-204. | Toda la flota salvo: P-632, P-633 | Corea del Norte» |

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