

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2022/2295 DE LA COMISIÓN
de 23 de noviembre de 2022

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión ⁽²⁾ establece la lista de las compañías aéreas que son objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (2) Algunos Estados miembros y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») han comunicado a la Comisión información pertinente para actualizar dicha lista, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. También han facilitado información pertinente terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a la información facilitada, procede actualizar la lista.
- (3) La Comisión ha comunicado 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 establecida en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (4) La Comisión ha brindado a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar toda la documentación pertinente, así como de presentar observaciones por escrito y de hacer una presentación oral ante la Comisión y el Comité establecido por el artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 («el Comité de Seguridad Aérea de la UE»).
- (5) La Comisión ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las consultas 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, Kazajistán, Nepal, Nigeria y Pakistán. La Comisión también ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación en Argentina, Congo (Brazzaville), Guinea Ecuatorial, Irak, Madagascar, Rusia y Sudán del Sur.
- (6) La Agencia ha informado 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 ha informado 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 ha informado 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 ha facilitado información sobre los planes y las solicitudes para intensificar la asistencia técnica y la cooperación con vistas a 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 ha invitado 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 ha reiterado 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 ha puesto al día a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre el estado de las funciones de alarma del 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, y completada asimismo con la información resultante de las inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, los Estados miembros y la Agencia, en calidad de autoridades competentes, han adoptado determinadas medidas correctoras y coercitivas y han informado al respecto a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (11) Los Estados miembros y la Agencia, en calidad de autoridades competentes, han reiterado su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que la información pertinente en materia de seguridad operacional indique la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento, por parte de alguna compañía aérea de la Unión, de las normas de seguridad operacional pertinentes.

Compañías aéreas de Armenia

- (12) En junio de 2020, las compañías aéreas certificadas en Armenia fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/736 de la Comisión ⁽⁶⁾.
- (13) La Comisión y la Agencia visitaron el Comité de Aviación Civil de Armenia (CAC) del 27 al 30 de septiembre de 2022. En esa visita, la Comisión revisó los avances realizados por el CAC en la gestión de las deficiencias en materia de seguridad operacional detectadas que habían dado lugar a la imposición de la prohibición mencionada a las compañías aéreas armenias. Parte de la revisión realizada durante la visita se centró en las medidas adoptadas para abordar las causas subyacentes a los problemas de seguridad operacional detectados, así como en las medidas previstas para tal fin, en particular en lo que se refiere a la capacidad del CAC para llevar a cabo una supervisión eficaz de las compañías aéreas certificadas en Armenia.
- (14) A este respecto, la Comisión revisó las medidas que el CAC había adoptado para cumplir sus responsabilidades en cuanto a la aplicación del programa estatal de seguridad, el sistema de notificación de sucesos, el sistema de gestión de la calidad y el proceso de certificación de los operadores aéreos. Durante la visita también se examinó la capacidad del CAC para cumplir las reglas y normas pertinentes en materia de seguridad operacional, así como para detectar cualquier riesgo significativo para la seguridad operacional en una compañía aérea certificada y actuar eficazmente a fin de limitar tal riesgo.

⁽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) La visita permitió confirmar que los avances logrados por el CAC a la hora de abordar las deficiencias en materia de seguridad operacional detectadas y las observaciones formuladas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno en 2020 habían sido limitados. Aunque se ha definido y adoptado un plan de medidas correctoras, este debe reabrirse, revisarse y completarse con medidas adicionales, para lograr que sea adecuado para su finalidad. Esta será una de las actividades clave en el marco de un proyecto de asistencia técnica de la Agencia.
- (16) Además, el CAC informó a la Comisión de la certificación de una nueva compañía aérea: *Fly Arna* (AM AOC 075). Puesto que el CAC no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas pertinentes en materia de seguridad operacional, la expedición de un certificado de operador aéreo a esta nueva compañía aérea no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas internacionales pertinentes en la materia.
- (17) La visita también brindó la oportunidad de reiterar a las autoridades armenias competentes y a los representantes gubernamentales que solo puede garantizarse una supervisión adecuada y eficaz de la seguridad operacional si el CAC cuenta con los recursos y la experiencia adecuados, en particular un número apropiado de personal cualificado y la garantía de la estabilidad de los cargos directivos.
- (18) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas de Armenia, la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir a *Fly Arna* en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (19) 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 Kazajistán

- (20) En diciembre de 2016, las compañías aéreas certificadas en Kazajistán fueron retiradas del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2214 de la Comisión (⁷), con la excepción de *Air Astana*, que había sido retirada ya en 2015 del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2322 de la Comisión (⁸).
- (21) El 20 de octubre de 2022, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y representantes del Comité de Aviación Civil de Kazajistán (CAC KZ) y la Administración de Aviación de Kazajistán JSC (AAK) celebraron una reunión técnica.
- (22) En ella, el CAC KZ y la AAK presentaron los avances logrados en la aplicación y el desarrollo ulterior de su plan de medidas correctoras, y facilitaron a la Comisión pruebas de las medidas adoptadas para abordar o resolver varias de las observaciones y recomendaciones formuladas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno en 2021. El CAC KZ y la AAK aprovecharon también esta reunión para proporcionar información actualizada sobre la evolución en curso del marco legislativo kazajo en materia de aviación, en particular sobre las modificaciones del Derecho primario del país en materia de aviación, cuya adopción está prevista para diciembre de 2022. La AAK informó asimismo de las medidas adoptadas para desarrollar Derecho derivado en materia de aviación, que solo puede adoptarse una vez que se adopte el Derecho primario en la materia.
- (23) Sobre la base de una revisión del plan de medidas correctoras presentada antes de la reunión, así como de los debates realizados y las pruebas aportadas en ella, se tomó nota de los avances logrados a la hora de abordar las observaciones y recomendaciones formuladas a raíz de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno en 2021. Se han abordado todas las observaciones y recomendaciones, y varias de ellas se han dado por resueltas. No obstante, deben adoptarse medidas adicionales para resolver satisfactoriamente todas las observaciones restantes y

(⁷) 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).

(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).

deben proporcionarse los recursos necesarios para garantizar una supervisión adecuada de la seguridad operacional. Se detectaron varias cuestiones específicas adicionales que requieren una mayor atención, como el desarrollo y la aplicación de un procedimiento para llevar a cabo inspecciones sin previo aviso, en particular para los titulares de certificados de operador aéreo y las organizaciones de mantenimiento aprobadas, y la contratación de un experto cualificado para garantizar la supervisión de los examinadores de vuelo designados.

- (24) 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.
- (25) 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.
- (26) 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 pertinentes 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 Nepal

- (27) En diciembre de 2013, las compañías aéreas certificadas en Nepal fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1264/2013 de la Comisión ⁽⁹⁾.
- (28) El 14 de septiembre de 2022, en el marco de sus actividades de seguimiento continuo, la Comisión se reunió con los representantes de la Autoridad de Aviación Civil de Nepal (CAAN). En esa ocasión, la CAAN facilitó a la Comisión información relativa a la supervisión de la seguridad operacional en Nepal y, en particular, a sus consideraciones revisadas sobre la separación de las funciones de regulador y de proveedor de servicios de la CAAN, un problema pendiente desde hace mucho tiempo que fue detectado durante las consultas de la Comisión con Nepal, así como por el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).
- (29) A raíz de esa reunión, el 10 de noviembre de 2022 la CAAN presentó a la Comisión información y pruebas documentales relativas a la adopción de un nuevo Reglamento de la CAAN, que, según esta autoridad, garantiza la separación de sus funciones de regulador y de proveedor de servicios, puesto que impide la transferencia de personal entre sus secciones de regulación y de prestación de servicios. En función de la aplicación de este nuevo Reglamento y de los avances en la armonización de la supervisión de la seguridad operacional de la CAAN con las normas internacionales pertinentes en la materia, la Comisión valorará si debe organizarse una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a Nepal en 2023. Sobre la base de las pruebas recopiladas en una visita tal, la Comisión podría evaluar si estaría justificado retirar a las compañías aéreas certificadas en Nepal del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (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 Nepal.
- (31) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Nepal, 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 Nigeria

- (32) En mayo de 2017, la compañía aérea *Med-View Airline* fue incluida en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/830 de la Comisión ⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1264/2013 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2013, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 326 de 6.12.2013, p. 7).

⁽¹⁰⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/830 de la Comisión, de 15 de mayo de 2017, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación o cuya explotación queda sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L 124 de 17.5.2017, p. 3).

- (33) Mediante carta de 25 de mayo de 2022, la Autoridad de Aviación Civil de Nigeria (NCAA) confirmó por escrito el cese de las actividades de la compañía aérea *Med-View Airline*.
- (34) El 7 de noviembre de 2022, la Comisión, con la participación de la Agencia, organizó una reunión con la NCAA, a petición de esta, a fin de recibir información actualizada sobre los principales avances en materia de supervisión de la seguridad operacional logrados en Nigeria entre 2019 y 2022, sobre todo gracias al apoyo que la Agencia prestó a la NCAA en 2019.
- (35) Durante dicha reunión, la NCAA presentó de forma exhaustiva las mejoras introducidas en la supervisión de la seguridad operacional, en particular en los ámbitos del Derecho primario en materia de aviación, la cualificación del personal técnico y las obligaciones de vigilancia.
- (36) Cabe destacar especialmente los cambios introducidos en la Ley de Aviación Civil de Nigeria, la reorganización de las oficinas regionales, los esfuerzos para obtener una certificación ISO 9001 para la NCAA, el desarrollo de planes para la digitalización y automatización de los procesos de la NCAA, las mejoras en la formación del personal y el establecimiento de un sistema de notificación de sucesos.
- (37) La NCAA hizo hincapié en su compromiso de mejora continua, en particular por lo que se refiere a la supervisión de la seguridad operacional y la transmisión periódica de información a la Comisión y a la Agencia. La Comisión tomó nota de estos avances positivos y destacó que la NCAA debe recibir todo el apoyo y los recursos necesarios para cumplir sus obligaciones de supervisión de la seguridad operacional.
- (38) 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 retirar a la compañía aérea *Med-View Airline* del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (39) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Nigeria, 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.
- (40) 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 pertinentes 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 Pakistán

- (41) En marzo de 2007 *Pakistan International Airlines* fue incluida en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento (CE) n.º 235/2007 de la Comisión ⁽¹¹⁾, y posteriormente, en noviembre de 2007, fue retirada de dicho anexo mediante el Reglamento (CE) n.º 1400/2007 de la Comisión ⁽¹²⁾.
- (42) El 1 de julio de 2020, la Comisión inició consultas con la Autoridad de Aviación Civil de Pakistán (PCAA) con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006, sobre la base de la suspensión de las autorizaciones de operador de tercer país de *Pakistan International Airlines* y *Vision Air*, y de una declaración del ministro de Transporte de Pakistán sobre ciertas licencias de piloto obtenidas en el país de manera fraudulenta.
- (43) En ese contexto, la Comisión, en colaboración con la Agencia y los Estados miembros, organizó varias reuniones técnicas e informativas con la PCAA, que se celebraron el 9 de julio y el 25 de septiembre de 2020, el 15 y el 16 de marzo de 2021, el 15 de octubre de 2021 y el 16 de marzo de 2022. Estos debates se centraron en los esfuerzos realizados por la PCAA para abordar los problemas en materia de supervisión de la seguridad operacional detectados previamente por la Comisión y los expertos de la Agencia, así como aquellos detectados por la OACI en su visita del USOAP, que tuvo lugar entre el 29 de noviembre y el 10 de diciembre de 2021.

⁽¹¹⁾ Reglamento (CE) n.º 235/2007 de la Comisión, de 5 de marzo de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 66 de 6.3.2007, p. 3).

⁽¹²⁾ Reglamento (CE) n.º 1400/2007 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 311 de 29.11.2007, p. 12).

- (44) El 25 de octubre de 2022, como parte de sus actividades de seguimiento continuo, la Comisión celebró una reunión técnica con la Agencia, los Estados miembros y los representantes de la PCAA. En ella, la PCAA informó a los participantes sobre las acciones y medidas aplicadas para abordar los problemas en materia de supervisión de la seguridad operacional detectados, así como sobre las acciones y medidas previstas.
- (45) La información y los datos presentados durante la reunión demuestran el compromiso y los esfuerzos de la PCAA para resolver la situación de la supervisión de la seguridad operacional en Pakistán, en particular mediante la adopción de una Ordenanza modificada sobre la Autoridad de Aviación Civil para finales de 2022 y la adopción del Derecho derivado correspondiente, prevista para el primer trimestre de 2023. En general, los planes propuestos, tal como se presentaron durante la reunión, parecen ser adecuados para lograr que se cumplan y se apliquen eficazmente las normas pertinentes en materia de seguridad operacional. No obstante, esto solo podrá evaluarse una vez que se hayan adoptado los reglamentos pertinentes.
- (46) Sobre esta base, la Comisión, aunque reconoce las medidas adoptadas hasta la fecha, continuará realizando un seguimiento del sistema de supervisión de la seguridad operacional de Pakistán, para determinar si es necesario adoptar nuevas medidas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 2111/2005. En este contexto, la Comisión tiene la intención de llevar a cabo, con la Agencia y los Estados miembros, una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno en Pakistán en 2023.
- (47) 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 certificadas en Pakistán.
- (48) 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.
- (49) 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 pertinentes en materia de seguridad operacional, puede ser necesario que la Comisión tome medidas adicionales, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (50) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (51) 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.
- (52) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea de la UE establecido con arreglo al artículo 15 de Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

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

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 23 de noviembre de 2022.

*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
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabue
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
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	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.

ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	No procede	Armenia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades del Congo (Brazzaville) responsables de la supervisión normativa, en particular:			Congo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Desconocido	Congo (Brazzaville)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
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)
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)
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	KGC	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
Las siguientes compañías aéreas certificadas por las autoridades de Rusia responsables de la supervisión normativa			Rusia

AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusia
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Rusia
IZHAVIA	479	IZA	Rusia
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY YAKUTIA"	464	SYL	Rusia
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Rusia
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Rusia
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusia
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusia
JOINT STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Rusia
JOINT STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Rusia
JOINT STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusia
JOINT STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusia
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Rusia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusia
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Rusia
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Rusia
LTD. I FLY	533	RSY	Rusia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rusia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusia
UTAIR AVIATION, JOINT STOCK COMPANY	6	UTA	Rusia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe

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

ANEXO II

«ANEXO B

LISTA DE 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.».