



2025/1144

4.6.2025

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2025/1144 DE LA COMISIÓN**

**de 3 de junio de 2025**

**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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 4, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión <sup>(2)</sup> establece la lista de las compañías aéreas que son objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (2) Algunos Estados miembros y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») han comunicado a la Comisión, con arreglo al artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, información pertinente para actualizar dicha lista. También han facilitado información pertinente terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a la información facilitada, procede actualizar la lista en cuestión.
- (3) La Comisión ha comunicado a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, los hechos y consideraciones esenciales que podrían conducir a la decisión de imponerles una prohibición de explotación dentro de la Unión o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación, en el caso de las compañías ya incluidas en la lista que figura en el anexo A o 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 de Seguridad Aérea de la UE.
- (5) En el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento Delegado (UE) 2023/660 de la Comisión <sup>(3)</sup>, la Comisión ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las consultas en curso con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Armenia, Irak, Kirguistán, Libia, Surinam y Tanzania. La Comisión también ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación en Angola, Egipto, Kazajistán, Kenia, Nepal, Pakistán y Sierra Leona.

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

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

<sup>(3)</sup> Reglamento Delegado (UE) 2023/660 de la Comisión, de 2 de diciembre de 2022, por el que se establecen normas detalladas relativas a la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación o a restricciones de explotación en la Unión, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, y que deroga el Reglamento (CE) n.º 473/2006, por el que se establecen las normas de aplicación de la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 83 de 22.3.2023, p. 47, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2023/660/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj)).

- (6) La Agencia ha informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE de las evaluaciones técnicas realizadas para la evaluación inicial y el seguimiento continuo de las autorizaciones a operadores de terceros países (TCO, por sus siglas en inglés), expedidas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión <sup>(4)</sup>.
- (7) La Agencia también ha informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizadas en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras (SAFA), de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión <sup>(5)</sup>.
- (8) Además, la Agencia ha informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los proyectos de asistencia técnica llevados a cabo en terceros países afectados por una prohibición de explotación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 474/2006. Por otro lado, la Agencia ha facilitado información sobre los planes y solicitudes destinados a intensificar la asistencia técnica y la cooperación con vistas a mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil de terceros países, a fin de ayudarlas a garantizar el cumplimiento de las normas internacionales aplicables en materia de seguridad operacional de la aviación civil. Se ha invitado a los Estados miembros a que respondan a las solicitudes de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y la Agencia. A este respecto, la Comisión ha reiterado la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular mediante 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 programa SAFA y de los TCO, incluyendo estadísticas sobre mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

#### **Compañías aéreas de la Unión**

- (10) A raíz del análisis efectuado por la Agencia de la información obtenida en las inspecciones en rampa realizadas en las aeronaves de las compañías aéreas de la Unión, así como en las inspecciones de normalización realizadas por la Agencia, y completada con la información resultante de las inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, los Estados miembros y la Agencia, en calidad de autoridades competentes, han adoptado determinadas medidas correctoras y coercitivas y han informado al respecto a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (11) Los Estados miembros y la Agencia, en calidad de autoridades competentes, han reiterado su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que la información pertinente en materia de seguridad operacional indique la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento, por parte de alguna compañía aérea de la Unión, de las normas de seguridad pertinentes.

#### **Compañías aéreas de Armenia**

- (12) En junio de 2020, todas 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 <sup>(6)</sup>.

---

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

<sup>(5)</sup> Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

<sup>(6)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2020/736 de la Comisión, de 2 de junio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L 172 de 3.6.2020, p. 7, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2020/736/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj)).

- (13) El 9 de abril de 2025, en el marco de sus actividades de seguimiento en curso en relación con la situación general de la seguridad en Armenia, en particular la capacidad y las competencias de que dispone el Comité de Aviación Civil de Armenia (CAC) en materia de supervisión de la seguridad operacional, se celebró una reunión técnica en la que participaron la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y la CAC. Durante la reunión, la Comisión informó al CAC de los resultados de su evaluación del plan de medidas correctoras presentado en diciembre de 2024. Dicho plan había sido preparado por el CAC en respuesta a las observaciones formuladas tras la visita de evaluación sobre el terreno que la Unión llevó a cabo en Armenia en 2020.
- (14) El plan presentado por el CAC es exhaustivo y detallado, y demuestra un claro esfuerzo para adaptar la supervisión nacional de la aviación a las expectativas reglamentarias de la UE al abordar las observaciones formuladas a raíz de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno que se llevó a cabo en 2020. Los avances positivos incluyen la adopción formal de varias normativas nacionales en consonancia con los requisitos de la UE, la toma de medidas para la aplicación de los principios de supervisión basada en el riesgo, y la mejora de la documentación y los registros de formación para los inspectores.
- (15) Si bien el plan de medidas correctoras presenta un enfoque global para dar respuesta a las observaciones formuladas, parece que varias cuestiones siguen sin resolverse o su resolución no está suficientemente acreditada con pruebas, como la ausencia de una clasificación de las constataciones, la justificación insuficiente de la ejecución de los planes de supervisión, y deficiencias en el control y la traducción de la documentación. Además, sigue habiendo incoherencias en la calidad y exhaustividad de los documentos de formación, los procedimientos de concesión de licencias y los mecanismos de supervisión, que deben analizarse mediante evaluaciones adicionales sobre el terreno antes de que pueda adoptarse una decisión final acerca de la adecuación del plan de medidas correctoras.
- (16) En vista de las deficiencias que siguen existiendo y de la necesidad de una evaluación más exhaustiva de la aplicación sobre el terreno, la Comisión considera que realizando otra evaluación a distancia de la situación de la seguridad en Armenia no se conseguiría la claridad adicional suficiente. Por lo tanto, está prevista una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno para el tercer trimestre de 2025. Dicha visita tendrá por objeto comprobar la aplicación efectiva de las medidas correctoras presentadas por el CAC, incluidas las que se debatieron durante los intercambios de 2024 y 2025.
- (17) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas certificadas en Armenia, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (18) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Armenia de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

### **Compañías aéreas de Irak**

- (19) En diciembre de 2015 y noviembre de 2023, las compañías aéreas Iraqi Airways y Fly Baghdad fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante los Reglamentos de Ejecución de la Comisión (UE) 2015/2322 <sup>(7)</sup> y (UE) 2023/2691 <sup>(8)</sup>, respectivamente.
- (20) El 23 de abril de 2025, en el marco de las actividades de seguimiento continuo de la Comisión en relación con la situación general de la seguridad en Irak, en particular la capacidad y las competencias de que dispone la Autoridad de Aviación Civil de Irak (ICAA, por sus siglas en inglés) en materia de supervisión de la seguridad operacional, se celebró una reunión técnica en la que participaron la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y la ICAA. Durante la reunión, la ICAA presentó información actualizada sobre sus esfuerzos por mejorar su marco legislativo y reglamentario, así como sobre su rendimiento en materia de supervisión.
- (21) La ICAA llevó a cabo una presentación detallada de los esfuerzos que está realizando para mejorar la supervisión de la seguridad aérea mediante modificaciones legislativas, desarrollo normativo, iniciativas de desarrollo de capacidades y reformas institucionales. Aunque se reconoce que estos esfuerzos constituyen pasos importantes, su ejecución se encuentra en una fase temprana. Sigue habiendo preocupaciones importantes en relación con la oportunidad de estas medidas, la coherencia y la calidad de los resultados reglamentarios y su armonización con las normas internacionales en materia de seguridad operacional.

<sup>(7)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2322 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2015, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 328 de 12.12.2015, p. 67, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2015/2322/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj)).

<sup>(8)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2691 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2023, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que atañe a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/2691/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj)).

- (22) Se han realizado algunos avances, en particular en ámbitos como la contratación de personal, las iniciativas de formación y la elaboración de normas nacionales actualizadas en materia de aviación. Las reformas críticas, como la adopción de una legislación primaria revisada en materia de aviación y el refuerzo del sistema de supervisión de la seguridad, siguen estando incompletas o carecen de resultados verificables.
- (23) Por lo tanto, se reconoció conjuntamente que realizar una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno en septiembre de 2025, como se había debatido anteriormente, resultaría prematuro y potencialmente contraproducente, dada la necesidad de lograr nuevos avances tangibles y demostrables en ámbitos fundamentales del sistema iraquí de supervisión de la seguridad aérea.
- (24) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas de Irak, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (25) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Irak de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (26) La Comisión debe adoptar las medidas adicionales necesarias, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005, si alguna información pertinente sobre seguridad operacional revela la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes.

#### **Compañías aéreas de Kirguistán**

- (27) En octubre de 2006, las compañías aéreas certificadas en Kirguistán fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento (CE) n.º 1543/2006 de la Comisión <sup>(\*)</sup>.
- (28) En el contexto de los intercambios en curso, resultantes de los contactos renovados entre la Comisión y la Agencia Estatal de Aviación Civil (SCAA, por sus siglas en inglés) del Consejo de Ministros de la República Kirguisa desde 2023, la Comisión puso en marcha una iniciativa de asistencia técnica, ejecutada por la Agencia, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. Esta iniciativa tiene por objeto apoyar los esfuerzos de la SCAA para mejorar su capacidad de supervisión.
- (29) Como parte de dicha iniciativa, ya se ha llevado a cabo una actividad a distancia y una misión sobre el terreno. La misión sobre el terreno ofreció una ocasión de recopilar información de primera mano sobre la manera en que la SCAA aplica las normas internacionales en materia de seguridad operacional. También brindó la oportunidad de llevar a cabo una simulación de una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno. La simulación proporcionó información valiosa sobre el marco organizativo y reglamentario de la SCAA y permitió constatar que la estructura general de la SCAA parece adecuada para su tamaño y sus responsabilidades, aunque debe mejorarse su eficacia operativa. El manual de gestión, aunque aprobado, requiere un mayor desarrollo y coherencia, y la responsabilidad de investigar los incidentes graves aún debe determinarse lo suficiente.
- (30) Asimismo, la simulación permitió detectar lagunas en la transposición de las normas y métodos recomendados de la OACI, en particular en los anexos 1, 6, 8, 18 y 19 de dicha Organización, lo que dificulta la plena armonización con las normas internacionales en materia de seguridad operacional. La SCAA ha reconocido estas lagunas y ha iniciado medidas para modificar la legislación pertinente; varios proyectos de modificación se encuentran en fase de consulta interministerial. Además, la SCAA ha tomado medidas para reforzar la notificación de sucesos de seguridad, así como la formación del personal a través de asociaciones con organizaciones internacionales de formación. Es esencial continuar haciendo esfuerzos en estos ámbitos para seguir mejorando la supervisión de la seguridad aérea en Kirguistán.

---

<sup>(\*)</sup> Reglamento (CE) n.º 1543/2006 de la Comisión, de 12 de octubre de 2006, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, y modificado por el Reglamento (CE) n.º 910/2006 (DO L 283 de 14.10.2006, p. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj>).

- (31) El 2 de mayo de 2025, en el marco de las actividades de seguimiento continuo de la Comisión en relación con la situación general de la seguridad en Kirguistán, en particular la capacidad y las competencias de que dispone la SCAA en materia de supervisión de la seguridad operacional, se celebró una reunión técnica en la que participaron la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y la SCAA. Durante esta reunión, la SCAA realizó una presentación detallada en la que resumió las iniciativas que está llevando a cabo para mejorar la supervisión de la seguridad aérea, entre las que se incluyen modificaciones legislativas, desarrollo normativo, medidas de desarrollo de capacidades y reformas institucionales.
- (32) La SCAA también describió su estructura organizativa y su dotación de personal, así como el desarrollo de un sistema de cálculo de la mano de obra con un vínculo directo con las necesidades de formación individuales.
- (33) Asimismo, presentó los avances realizados de cara a adaptar su normativa a las normas internacionales en materia de seguridad operacional y a su aplicación en ámbitos clave de supervisión. Además, destacó la labor en curso para mejorar los procesos de certificación y los mecanismos de garantía del cumplimiento normativo.
- (34) La SCAA compartió un plan de acción global destinado a abordar las lagunas normativas detectadas y a apoyar el desarrollo de un sistema de aviación civil seguro que sea conforme a las normas de seguridad internacionales.
- (35) Sin embargo, en la actualidad no hay pruebas fundamentadas suficientes para confirmar que la SCAA ha resuelto efectivamente todas las deficiencias de seguridad operacional que dieron lugar a la prohibición de explotación impuesta por el Reglamento (CE) n.º 1543/2006.
- (36) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas certificadas en Kirguistán, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (37) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Kirguistán de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

### **Compañías aéreas de Libia**

- (38) 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 <sup>(10)</sup>.
- (39) El 25 de marzo de 2025, en el marco de las actividades de seguimiento continuo de la Comisión en relación con la situación general de la seguridad en Libia, en particular la capacidad y las competencias de que dispone la Autoridad de Aviación Civil de Libia (LYCAA, por sus siglas en inglés) en materia de supervisión de la seguridad operacional, se celebró una reunión técnica en la que participaron la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y la LYCAA.
- (40) La Comisión presentó el resultado de su evaluación de la información presentada por la LYCAA durante 2023 y 2024. Por medio de dicha evaluación se habían detectado deficiencias significativas, en particular en relación con la dotación de personal, la coherencia de la formación correspondiente y la puesta en marcha efectiva de las actividades de supervisión. También se destacó la ausencia de documentación esencial solicitada por la Comisión. En la evaluación se llegó a la conclusión de que es necesario lograr nuevas mejoras sustanciales en lo que respecta al marco regulador de la LYCAA y a su capacidad de supervisión. Durante la reunión, la Comisión reiteró sus expectativas sobre el tipo y la calidad de los documentos y datos necesarios para garantizar una evaluación adecuada del sistema libio de supervisión de la seguridad.

<sup>(10)</sup> 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2014/1318/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj)).

- (41) La LYCAA facilitó información actualizada sobre las iniciativas administrativas y técnicas destinadas a reforzar la supervisión de la seguridad. Las iniciativas incluían revisiones de la legislación y la normativa en materia de aviación, una mayor frecuencia de las inspecciones y la introducción de sistemas de supervisión digital. La presentación del Centro de Supervisión Integrada, una plataforma digital diseñada para mejorar el seguimiento y la gestión de los datos de seguridad operacional de la aviación, fue un elemento central de estos esfuerzos. El objetivo de esta plataforma digital es apoyar el cumplimiento de la normativa y mejorar el acceso a la información y la documentación pertinentes en materia de seguridad.
- (42) La información y los materiales relacionados presentados por la LYCAA como demostración del Centro de Supervisión Integrada, incluidos manuales y listas de comprobación utilizados en los procesos de certificación y supervisión, estaban basados en la normativa de la Unión y adaptados al contexto nacional. La LYCAA también presentó una selección de resultados de auditoría del proceso de recertificación, para lo cual mostró datos del Centro de Supervisión Integrada en un formato claro y estructurado.
- (43) No obstante, se señaló que esa documentación no se había compartido con la Comisión en los intercambios celebrados en 2023 y 2024, a pesar de que así se había solicitado formalmente en múltiples ocasiones. Además, se observó que la eficacia a largo plazo del Centro de Supervisión Integrada depende de la coherencia y la calidad de su aplicación.
- (44) La LYCAA también informó a la Comisión del proceso de recertificación que se estaba llevando a cabo para todas las compañías aéreas libias, y que tendría lugar entre noviembre de 2023 y noviembre de 2024. La LYCAA informó de que se habían llevado a cabo más de cien misiones de auditoría durante ese período. Sin embargo, no se facilitó información suficiente sobre los resultados de dichas auditorías, incluidas las constataciones específicas y las medidas correctoras correspondientes. Se acordó que la LYCAA facilitaría lo antes posible la información y la documentación pertinentes.
- (45) Sin embargo, en la actualidad no hay pruebas fundamentadas suficientes para confirmar que la LYCAA ha resuelto efectivamente todas las deficiencias de seguridad operacional que dieron lugar a la prohibición de explotación impuesta por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1318/2014.
- (46) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas certificadas en Libia, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (47) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Libia, de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

### **Compañías aéreas de Surinam**

- (48) En julio de 2010, Blue Wing Airlines fue incluida en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento (UE) n.º 590/2010 de la Comisión <sup>(1)</sup>.
- (49) Tras las deliberaciones del Comité de Seguridad Aérea de la UE en noviembre de 2024, del 24 al 28 de febrero de 2025 expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros realizaron una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a Surinam, en la sede de la Autoridad de Seguridad Operacional de la Aviación Civil de Surinam (CASAS, por sus siglas en inglés). La visita sobre el terreno incluyó una evaluación por muestreo de tres compañías aéreas certificadas por la CASAS, a saber, Blue Wing Airlines, Fly All Ways y Gum Air.
- (50) La visita de la Unión de evaluación sobre el terreno centró sus actividades en la CASAS, habida cuenta de su papel y su responsabilidad en la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Surinam. Durante la visita de evaluación se detectaron importantes deficiencias en el sistema regulador de la aviación civil en relación con el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional, que impiden llevar a cabo una supervisión efectiva de la seguridad.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 590/2010 de la Comisión, de 5 de julio de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 170 de 6.7.2010, p. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj>).

- (51) La ley fundamental en materia de aviación de Surinam no ha sido modificada desde que fue promulgada en 2002. Por lo tanto, persisten los problemas que la OACI ya había detectado en 2009, a saber, que el personal de inspección de la CASAS no está facultado para acceder a las instalaciones y la documentación, y que no existe separación entre las investigaciones judiciales y las investigaciones sobre seguridad de los accidentes e incidentes graves de aviación, estas últimas afectadas por la falta de protección de los notificadores de sucesos relacionados con la seguridad.
- (52) La mayoría de las normas nacionales en materia de aviación civil se actualizaron en 2023 para adaptarlas a las últimas modificaciones de la OACI. Sin embargo, los manuales, guías, listas de comprobación y todos los demás procedimientos de trabajo de la CASAS para llevar a cabo la supervisión no se han actualizado en consecuencia. Esto repercute negativamente en el cumplimiento de la legislación nacional y, por consiguiente, también en el de las normas internacionales de seguridad.
- (53) Durante la visita se confirmó que la CASAS presenta una deficiencia sistémica en materia de gestión de recursos, a saber, carece de procedimientos y de una metodología para determinar las necesidades de personal, la formación inicial que propone al personal de inspección es ineficaz y, debido a la falta de presupuesto, no ofrece formaciones periódicas. Por consiguiente, se constató que los departamentos de la CASAS visitados no contaban con personal suficiente y que su personal de inspección no estaba plenamente cualificado.
- (54) Además, la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno puso de manifiesto que la CASAS tiene deficiencias críticas en el modo de llevar a cabo la supervisión de la seguridad, entre ellas, que cierra constataciones sin llevar a cabo un análisis de las causas subyacentes y las deja abiertas durante un período de tiempo excesivo sin adoptar medidas de garantía del cumplimiento. En consecuencia, se repiten incumplimientos graves.
- (55) Además, durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno se observó claramente que la CASAS carece de la función de gestión de la calidad necesaria para subsanar las deficiencias observadas en aspectos como el sistema de control de documentos, el mantenimiento de registros, la gestión de las constataciones y el nivel de control, entre otros.
- (56) No existe una función de gestión de la seguridad en la CASAS para hacer frente de forma proactiva a los riesgos de seguridad actuales o emergentes, ni existe un sistema de notificación obligatoria de sucesos que funcione adecuadamente y permita a la CASAS determinar cuáles son las zonas de alto riesgo en las que tiene que reforzar la supervisión.
- (57) Se observaron problemas críticos en relación con los departamentos de operaciones de vuelo y de aeronavegabilidad de la CASAS. Dichos problemas incluyen la incapacidad de la CASAS para cumplir sus planes de supervisión en los plazos requeridos y de cumplir plenamente el alcance de las auditorías realizadas. Se hallaron pruebas de que el nivel de control a la hora de examinar los expedientes técnicos antes de expedir los certificados era insuficiente, así como de que no se determinaban los incumplimientos de las normas internacionales pertinentes en materia de seguridad operacional cometidos por las compañías aéreas.
- (58) La falta de financiación estructural y la ausencia de medidas de garantía del cumplimiento por parte de la CASAS son dos factores fundamentales que obstaculizan significativamente la capacidad de la CASAS para ejercer una supervisión eficaz, llevar a cabo auditorías exhaustivas y responder de forma proactiva a los riesgos de seguridad actuales y emergentes, como demuestran las deficiencias observadas durante las visitas a las compañías aéreas.
- (59) La visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a las tres compañías aéreas, Blue Wing Airlines, Gum Air y Fly All Ways, los días 25, 26 y 27 de febrero de 2025, respectivamente, reveló que las tres presentan deficiencias críticas idénticas o similares, con consecuencias directas para la seguridad de los vuelos y el cumplimiento de la normativa. Dichas deficiencias incluían, entre otras, la ausencia de un sistema de gestión de la seguridad y de un sistema de gestión de la calidad que funcionasen adecuadamente. Por lo que se refiere a la evaluación de las respectivas operaciones de vuelo, había pruebas de que en todas ellas se producían los mismos incumplimientos graves y de que, a pesar de que la CASAS había formulado constataciones a este respecto, las operaciones habían continuado sin que la CASAS ni las propias compañías aéreas impusieran restricciones.
- (60) Además, la visita de los tres departamentos de aeronavegabilidad puso de manifiesto numerosos problemas graves, como la falta de formación del personal en el desempeño de sus funciones, las piezas inservibles que no están adecuadamente separadas y no se encuentran en la zona de cuarentena, las herramientas calibradas con certificados de calibración caducados y las herramientas no identificadas. Todos estos problemas fueron señalados en repetidas ocasiones por la CASAS a lo largo de los años, sin obtener resultados apreciables.
- (61) La visita a Fly All Ways reveló que no hay en funcionamiento ningún programa de seguimiento de datos de vuelo, tal como exigen las normas internacionales en materia de seguridad operacional para la categoría de aeronaves que utiliza esta compañía aérea.

- (62) El número y la naturaleza de las deficiencias detectadas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a las tres compañías aéreas indicaron que existen deficiencias sistémicas tanto en lo que respecta a los sistemas de gestión de las compañías como a la capacidad de la CASAS para garantizar una supervisión efectiva de la seguridad. Las pruebas recopiladas señalan la falta de capacidad de las compañías aéreas para garantizar la seguridad de las operaciones de manera sostenible y la incapacidad de la CASAS para garantizar el cumplimiento de la normativa y restablecer la garantía de la seguridad.
- (63) Mediante carta de 11 de abril de 2025, la Comisión informó a la CASAS de que el asunto de Surinam se había incluido en el orden del día de la reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE que se celebraría entre el 13 y el 15 de mayo de 2025, y de que tanto la CASAS como las compañías aéreas certificadas en Surinam tendrían la oportunidad de comparecer, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005. Blue Wing Airlines y Surinam Airways aceptaron la invitación a comparecer ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (64) Tanto la CASAS y como las dos compañías aéreas comparecieron ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 14 de mayo de 2025. En la presentación que llevó a cabo ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE, la CASAS ofreció una visión general de lo que ha constatado en cuanto al origen de las deficiencias en las que se basan algunas de las observaciones formuladas, así como de las medidas correctoras y los plazos para abordarlas. Las medidas correctoras presentadas se centraron esencialmente en modificar la legislación nacional en materia de aviación, aplicar las funciones de gestión de la calidad y la seguridad, poner en marcha la formación necesaria para el personal técnico, mejorar las funciones de supervisión, y establecer planes de contratación para cubrir los puestos directivos fundamentales y contratar más personal de inspección.
- (65) Tras destacar la importancia concedida por la CASAS a la situación extremadamente preocupante que se observó en Surinam durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, el Comité de Seguridad Aérea de la UE subrayó que algunas de estas deficiencias ya se habían detectado en las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI de 2009 y 2012, y que durante ese período no se habían realizado avances para abordarlas. Por lo tanto, sigue habiendo dudas acerca de si pueden cumplirse las medidas propuestas y los plazos fijados por la CASAS, a pesar de la voluntad y el compromiso de mejorar, respaldados por los esfuerzos realizados por el Gobierno de Surinam para garantizar fuentes adicionales de financiación para la CASAS.
- (66) Esta preocupación se confirmó en varios momentos de la audiencia, cuando la CASAS no pudo aportar pruebas de medidas concretas y creíbles destinadas a dar respuesta a las observaciones, como la no aplicación de medidas coercitivas por parte de la CASAS a sus compañías aéreas cuando estas, en repetidas ocasiones, no subsanan los incumplimientos que se les imputan de conformidad con los procedimientos nacionales.
- (67) Es necesario mejorar significativamente las capacidades de la CASAS para abordar deficiencias de seguridad importantes, en particular en los ámbitos de la contratación, la formación y la cualificación del personal, las actividades de certificación de la gestión de la calidad y la seguridad, y la supervisión de todas las compañías aéreas certificadas en Surinam. Estas deficiencias demuestran que la capacidad de supervisión de la CASAS no puede garantizar que las operaciones de todas las compañías aéreas que certifica se lleven siempre a cabo de conformidad con las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (68) Blue Wing Airlines estuvo representada por su representante comercial en Europa y por un asesor jurídico. La intervención realizada durante la audiencia se centró en una presentación de la compañía aérea y su red operativa, en la comprensión por parte de la compañía del propósito de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno y en qué afecta a Blue Wing Airlines, así como en una visión general de la propia evaluación de la seguridad de la compañía y de las medidas adoptadas para abordar los problemas detectados.
- (69) Los representantes de Blue Wing Airlines no abordaron en ningún momento de la presentación las deficiencias graves que el equipo de evaluación de la UE había detectado, en particular en las divisiones de operaciones de vuelo y de mantenimiento. Además, cuando el Comité de Seguridad Aérea de la UE le planteó preguntas sobre asuntos específicos relacionados con las observaciones formuladas, la compañía aérea no fue capaz de responder sobre el fondo de las cuestiones.
- (70) Surinam Airways, pese a no haber sido objeto de una visita durante la evaluación de la Unión sobre el terreno, aceptó la invitación a comparecer ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE. En su presentación, ofreció una descripción general de la compañía y explicó su historia y su red operativa. Una parte significativa de su presentación se centró en exponer elementos relacionados con las actividades de la compañía para garantizar el cumplimiento de la normativa de seguridad, que incluyen tanto actividades realizadas en asociación con la CASAS como con terceros, incluida la AESA, en el contexto de su autorización de TCO. Durante la presentación también se destacaron las acciones previstas para mejorar los sistemas de gestión de la seguridad y de la calidad de la compañía.

- (71) El Comité de Seguridad Aérea de la UE preguntó a la compañía acerca de sus disposiciones operativas relacionadas con las operaciones que realiza hacia y desde los territorios de la UE. Asimismo, se indagó acerca de las medidas tomadas por Surinam Airways para dar respuesta a la constatación de la CASAS de que el personal de mantenimiento de la compañía carecía de la formación necesaria.
- (72) La AESA complementó la información facilitada por la compañía aérea en lo referente a las constataciones realizadas durante la auditoría de TCO sobre el terreno que se llevó a cabo en paralelo a la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno. Esto incluía constataciones en ámbitos que la CASAS debería haber observado durante sus actividades de supervisión y que son similares a las que el equipo de la UE formuló para otras compañías aéreas que visitó, lo que indica la existencia de un problema recurrente en la supervisión por parte de la CASAS de sus compañías aéreas.
- (73) Sobre la base de todas las pruebas disponibles, incluidas las obtenidas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a la CASAS y a las tres compañías aéreas incluidas en la muestra, así como de la información facilitada durante las audiencias del Comité de Seguridad Aérea de la UE, debe concluirse que la CASAS carece de la capacidad y las competencias suficientes para garantizar el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad operacional en lo que respecta a la supervisión efectiva de cualquiera de las compañías aéreas de las que es responsable.
- (74) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE, pese a señalar el alcance de los problemas que deben abordarse, reconocen los esfuerzos realizados y animan a la CASAS a proseguirlos. Toman nota de la importancia del compromiso del Gobierno de Surinam en este sentido y manifiestan su voluntad de cooperar con la CASAS y de apoyarla en sus esfuerzos.
- (75) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir todas las compañías aéreas certificadas en Surinam en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (76) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Surinam de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

### **Compañías aéreas de Tanzania**

- (77) En diciembre de 2024, la compañía aérea Air Tanzania Company Limited fue incluida en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/3137 de la Comisión <sup>(12)</sup>.
- (78) Tras las deliberaciones del Comité de Seguridad Aérea de la UE en noviembre de 2024, del 9 al 13 de diciembre de 2024 expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros realizaron una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a Tanzania, en la sede de la Autoridad de Aviación Civil de Tanzania (TCAA, por sus siglas en inglés). La visita de la Unión de evaluación sobre el terreno incluyó una evaluación por muestreo de dos compañías aéreas certificadas en Tanzania, a saber, Precision Air Services PLC («Precision Air») y Coastal Travels Limited («Coastal Air»).
- (79) La visita de la Unión de evaluación sobre el terreno centró sus actividades en la TCAA, habida cuenta de su papel y su responsabilidad en las actividades de supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Tanzania.
- (80) Durante la visita, se constató que la TCAA tiene ineficiencias estructurales y limitaciones críticas de capacidad, como la falta de un enfoque estratégico para la planificación de los recursos humanos, lo que ha dado lugar a una escasez de personal técnico cualificado y experimentado en ámbitos fundamentales de la supervisión, en particular el otorgamiento de licencias al personal, las operaciones de vuelo y la aeronavegabilidad.
- (81) En el ámbito del otorgamiento de licencias al personal, se determinó la necesidad de reforzar la plantilla, en particular mediante la contratación de trabajadores con experiencia previa pertinente. Además, debe establecerse y aplicarse un programa de formación estructurada y periódica para los inspectores, que incorpore módulos avanzados sobre la gestión de la calidad, la auditoría de conformidad y el análisis de las causas subyacentes. También es esencial desarrollar y aplicar procedimientos, listas de comprobación y formularios completos y normalizados para la expedición de licencias y calificaciones.

<sup>(12)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2024/3137 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2024, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que atañe a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/3137/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj)).

- (82) En el ámbito de las operaciones de vuelo, la TCAA no demostró la existencia de un sistema efectivo y sólido para cumplir las responsabilidades reglamentarias que le corresponden con arreglo a las normas internacionales en materia de seguridad operacional. Esto se vio confirmado al constatar que los procesos de certificación de las compañías aéreas carecían de rigor suficiente y que las actividades de supervisión no estaban adecuadamente planificadas ni ejecutadas, lo que daba lugar a importantes lagunas en materia de supervisión. Además, la TCAA no disponía de un número adecuado de inspectores plenamente cualificados, y las competencias del personal con el que contaba requerían un mayor desarrollo.
- (83) En el ámbito de la aeronavegabilidad, los procedimientos aplicados por la TCAA no cumplen las normas internacionales de seguridad, lo que da lugar a un rendimiento inadecuado en materia de supervisión y suscita preocupación en lo que respecta a la aplicación coherente de los requisitos de seguridad. Se han expedido certificados de aeronavegabilidad sin disponer de garantías suficientes de que la aeronave en cuestión cumple todos los criterios de diseño y aeronavegabilidad aplicables.
- (84) El equipo de evaluación de la Unión realizó una visita sobre el terreno a Precision Air el 11 de diciembre de 2024.
- (85) En la evaluación de Precision Air se detectaron varias deficiencias en la aplicación de su sistema de gestión de la seguridad y su sistema de gestión de la calidad. En particular, los objetivos de seguridad no se habían integrado adecuadamente en el manual de gestión de la seguridad, y la supervisión de los indicadores y los objetivos de rendimiento en materia de seguridad era insuficiente. El seguimiento de los datos de vuelo reveló además desviaciones recurrentes con respecto a los procedimientos operativos normalizados, lo que indica problemas sistémicos de cumplimiento.
- (86) Si bien la estructura y el funcionamiento generales de la organización del mantenimiento y la aeronavegabilidad se consideraron satisfactorios, se observaron lagunas significativas en el programa de formación de la tripulación de vuelo, incluida la ausencia de una formación teórica completa y de módulos esenciales, como el relativo a la prevención y recuperación de la pérdida de control.
- (87) El equipo de evaluación de la Unión realizó una visita sobre el terreno a Coastal Air el 12 de diciembre de 2024.
- (88) En la evaluación de los sistemas de gestión de la seguridad y de la calidad de Air Coastal se observaron algunos ámbitos importantes en los que eran necesarias mejoras para garantizar el cumplimiento de la legislación nacional tanzana y de las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (89) Durante la visita, Coastal Air no pudo demostrar el cumplimiento de sus propios procedimientos y manuales, y se observaron deficiencias en la documentación, la aprobación y el control interno del cumplimiento por parte de la compañía en múltiples ámbitos, como los privilegios organizativos, los libros de a bordo, los manuales, los registros y las normas de formación.
- (90) Al evaluar los sistemas de mantenimiento y de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de Coastal Air, se constataron varias deficiencias críticas que afectan directamente a la seguridad de los vuelos y el cumplimiento de la normativa. Además, los errores cometidos al introducir determinados datos en el sistema de mantenimiento de la aeronavegabilidad dieron lugar a unos intervalos de programación del mantenimiento incorrectos, lo que socavó la fiabilidad y la integridad del seguimiento del mantenimiento.
- (91) El número y la naturaleza de las deficiencias detectadas durante la visita apuntaban a deficiencias sistémicas tanto en la función interna de supervisión del cumplimiento de Coastal Air como en las actividades de supervisión de la TCAA. En concreto, muchas de las deficiencias observadas deberían haberse detectado durante el proceso de certificación, mediante actividades de supervisión periódicas o a través de los propios mecanismos de garantía de la seguridad de la compañía aérea.
- (92) La visita de la Unión de evaluación sobre el terreno puso de manifiesto que, si bien Tanzania ha establecido un marco jurídico que rige la aviación civil, el sistema regulador se enfrenta a retos importantes relacionados con la precisión jurídica, la ejecución efectiva y la adaptación oportuna a la evolución de las normas internacionales en materia de seguridad operacional, lo que da lugar a desajustes jurídicos y operativos que socavan la capacidad de Tanzania para cumplir plenamente sus obligaciones en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). Las observaciones formuladas a raíz de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno se incluyeron en un informe presentado a la TCAA y aprobado por esta.
- (93) El 30 de abril de 2025, en el marco del seguimiento continuo por parte de la Comisión de la situación general de la seguridad en Tanzania, se celebró una reunión técnica en la que participaron la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y la TCAA. La reunión perseguía un doble objetivo: revisar el plan de medidas correctoras desarrollado en respuesta a la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno e informar a la TCAA de la preparación de cara a la próxima audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE prevista para el 13 de mayo de 2025.

- (94) Se facilitaron distintas versiones del plan de medidas correctoras antes y después de la reunión técnica. La versión presentada para debate durante la reunión técnica puso de manifiesto los esfuerzos realizados por la TCAA para dar respuesta a las observaciones formuladas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno. Sin embargo, durante los debates posteriores se observó que las medidas adoptadas por la TCAA presentaban algunas deficiencias significativas, en particular, el hecho de que no se habían llevado a cabo análisis exhaustivos de las causas profundas para detectar y abordar los problemas sistémicos subyacentes, la falta de la documentación adecuada para respaldar las medidas correctoras notificadas y el incumplimiento continuado de los requisitos de seguridad aérea aplicables.
- (95) Un ejemplo concreto fue la información presentada por la TCAA sobre el cálculo de las necesidades de mano de obra en el ámbito de las operaciones de vuelo, que se consideró poco realista en términos de horas estimadas asignadas a actividades clave, como la preparación de inspecciones de base de certificados de operador aéreo o el seguimiento de las constataciones de las inspecciones. Más adelante, se facilitó una versión revisada del plan de medidas correctoras en la que, aparentemente, se establecían unas cifras más realistas en cuanto al número de inspectores necesarios, pero que seguía sin incluir un análisis de las necesidades de formación asociadas y del tiempo necesario para completar la formación antes de empezar a desempeñar las tareas.
- (96) La reunión técnica confirmó que, si bien la TCAA había realizado ciertos avances para dar respuesta a las observaciones formuladas, en particular mediante actividades inmediatas de apoyo técnico puestas en marcha rápidamente tras la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, seguían existiendo deficiencias importantes. Se constató que varias de las acciones que figuraban en el plan de medidas correctoras presentado por la TCAA eran de carácter reactivo y que carecía de medidas preventivas significativas. Por lo general, las medidas de este tipo que se incluían eran superficiales, y no se proporcionaban garantías creíbles de que pudiesen resultar sostenibles.
- (97) Mediante carta de 14 de abril de 2025, la Comisión informó a la TCAA de que el asunto de Tanzania se había incluido en el orden del día de la reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE que se celebraría entre el 13 y el 15 de mayo de 2025, y de que tanto la TCAA como las compañías aéreas certificadas en Tanzania tendrían la oportunidad de comparecer ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (98) De cara a la audiencia, la TCAA confirmó que no participaría ninguna compañía aérea certificada en Tanzania. La TCAA compareció ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 13 de mayo de 2025. En su presentación ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE, la TCAA ofreció un resumen general de los avances que había logrado de cara al desarrollo y la puesta en marcha de un plan de medidas correctoras tras la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno. La presentación estaba bien estructurada y abarcaba las principales categorías de observaciones y recomendaciones; en ella, la TCAA aclaraba qué observaciones y recomendaciones se han cerrado, cuáles se encuentran en curso y cuáles siguen abiertas.
- (99) Se consideró que la tasa de cierre de constataciones notificada, incluida en la presentación de la TCAA, era muy poco realista, como demuestra el hecho de que algunas observaciones se habían dado por cerradas sin haber comprobado de forma adecuada si se cumplían plenamente. Por ejemplo, la TCAA declaró que la falta de personal cualificado se había resuelto basándose únicamente en planes y plazos de contratación, sin tener en cuenta el tiempo necesario de la formación y la cualificación pertinentes para que ese personal sea operativo.
- (100) En cuanto a las demás observaciones formuladas, la TCAA afirmó que había podido cerrar algunas. Sin embargo, las preguntas del Comité de Seguridad Aérea de la UE pusieron de manifiesto en repetidas ocasiones que no era así. Cuando se le preguntó sobre el procedimiento y la lista de comprobación para el certificado de aeronavegabilidad que se habían revisado para ajustarse a las disposiciones del documento 9760 de la OACI, la TCAA no respondió de forma concluyente ni pudo aportar pruebas claras de que la labor se hubiera completado. Asimismo, cuando se indagó acerca del proceso de supervisión basada en el riesgo recientemente adoptado, en particular con respecto al contenido y la aplicación de los perfiles de riesgo de las compañías aéreas, la TCAA proporcionó una respuesta carente de claridad, y no demostró disponer de una buena comprensión de los principios de supervisión basados en el riesgo ni haberlos ejecutado de forma efectiva.
- (101) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE reconocen los esfuerzos de la TCAA para movilizar recursos humanos y financieros, y la animan a proseguirlos. Subrayan la importancia del compromiso del Gobierno tanzano en este sentido. Transmiten una clara voluntad de seguir apoyando a la TCAA y cooperando con ella en sus esfuerzos por mejorar sus capacidades de supervisión de la seguridad. Está previsto mantener contactos periódicos y elaborar informes de situación como parte de la actividad de seguimiento continuo, así como organizar reuniones técnicas en el futuro para evaluar los avances logrados.

- (102) Sobre la base de todas las pruebas disponibles, incluida la evaluación de la Unión sobre el terreno, se concluye que la TCAA no tiene la capacidad necesaria para supervisar eficazmente las actividades de aviación en Tanzania en consonancia con las normas internacionales en materia de seguridad operacional. Las deficiencias en el ámbito de la gestión y la formación del personal, la gestión de la calidad, los procesos de certificación y la supervisión de las compañías aéreas indican que la TCAA no puede garantizar el cumplimiento continuado de dichas normas.
- (103) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir todas las compañías aéreas certificadas en Tanzania en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (104) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Tanzania de las normas internacionales en materia de seguridad operacional pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (105) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (106) Los artículos 5 y 6 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 reconocen la necesidad de tomar decisiones con rapidez y, si procede, con urgencia, dadas las implicaciones para la seguridad operacional. Es esencial, por tanto, para la protección de la información delicada y la protección de los pasajeros, que, en el contexto de la actualización de la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición o restricción de explotación dentro de la Unión, todas las decisiones sean aplicables inmediatamente después de su adopción.
- (107) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea de la UE.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

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

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

#### *Artículo 2*

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

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

Hecho en Bruselas, el 3 de junio de 2025.

*Por la Comisión,  
en nombre de la Presidenta,  
Apostolos TZITZIKOSTAS  
Miembro de la Comisión*

## ANEXO I

## «ANEXO A

**LISTA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA PROHIBIDA DENTRO DE LA UNIÓN,  
CON EXCEPCIONES <sup>(1)</sup>**

| Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)                                 | Número de certificado de operador aéreo ("AOC") o número de licencia de explotación | Código de tres letras de la OACI | Estado del operador |
|--|---|----------------------------------|---------------------|
| AIR ZIMBABWE (PVT)   | 177/04  | AZW                              | Zimbabue            |
| AVIOR AIRLINES   | ROI-RNR-011   | ROI                              | Venezuela           |
| IRAN ASEMAN AIRLINES   | FS-102  | IRC                              | Irán                |
| FLY BAGHDAD  | 007   | FBA                              | Irak                |
| IRAQI AIRWAYS  | 001   | IAW                              | Irak                |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>  |   |                                  | <b>Afganistán</b>   |
| ARIANA AFGHAN AIRLINES   | AOC 009   | AFG                              | Afganistán          |
| KAM AIR  | AOC 001   | KMF                              | Afganistán          |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines y Heli Malongo, en particular:</b> |   |                                  | <b>Angola</b>       |
| AEROJET  | AO-008/11-07/17 TEJ   | TEJ                              | Angola              |
| GUICANGO   | AO-009/11-06/17 YYY   | Desconocido                      | Angola              |
| AIR JET  | AO-006/11-08/18 MBC   | MBC                              | Angola              |
| BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT   | AO-015/15-06/17YYY  | Desconocido                      | Angola              |
| HELIANG  | AO 007/11-08/18 YYY   | Desconocido                      | Angola              |
| SJL  | AO-014/13-08/18YYY  | Desconocido                      | Angola              |
| SONAIR   | AO-002/11-08/17 SOR   | SOR                              | Angola              |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Armenia responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>   |   |                                  | <b>Armenia</b>      |
| AIR DILIJANS   | AM AOC 065  | NGT                              | Armenia             |
| ARMENIAN AIRLINES  | AM AOC 076  | AAG                              | Armenia             |
| ARMENIA AIRWAYS  | AM AOC 063  | AMW                              | Armenia             |

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

| Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)                      | Número de certificado de operador aéreo ("AOC") o número de licencia de explotación | Código de tres letras de la OACI | Estado del operador                          |
|---|---|----------------------------------|--|
| ARMENIAN HELICOPTERS  | AM AOC 067  | KAV                              | Armenia                                      |
| FLY ARNA  | AM AOC 075  | ACY                              | Armenia                                      |
| FLYONE ARMENIA  | AM AOC 074  | FIE                              | Armenia                                      |
| NOVAIR  | AM AOC 071  | NAI                              | Armenia                                      |
| SHIRAK AVIA   | AM AOC 072  | SHS                              | Armenia                                      |
| SKYBALL   | AM AOC 073  | No disponible                    | Armenia                                      |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades del Congo (Brazzaville) responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>                     |   |                                  | <b>Congo</b>                                 |
| CANADIAN AIRWAYS CONGO  | CG-CTA 006  | TWC                              | Congo  |
| EQUAFLIGHT SERVICES   | CG-CTA 002  | EKA                              | Congo  |
| EQUAJET   | RAC06-007   | EKJ                              | Congo  |
| TRANS AIR CONGO   | CG-CTA 001  | TSG                              | Congo  |
| SOCIÉTÉ NOUVELLE AIR CONGO  | CG-CTA 004  | Desconocido                      | Congo  |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:</b> |   |                                  | <b>República Democrática del Congo (RDC)</b> |
| AB BUSINESS   | AAC/DG/OPS-09/14  | Desconocido                      | República Democrática del Congo (RDC)        |
| AIR FAST CONGO  | AAC/DG/OPS-09/03  | Desconocido                      | República Democrática del Congo (RDC)        |
| AIR KASAI   | AAC/DG/OPS-09/11  | Desconocido                      | República Democrática del Congo (RDC)        |
| AIR KATANGA   | AAC/DG/OPS-09/08  | Desconocido                      | República Democrática del Congo (RDC)        |
| BUSY BEE CONGO  | AAC/DG/OPS-09/04  | Desconocido                      | República Democrática del Congo (RDC)        |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)  | AAC/DG/OPS-09/02  | DBP                              | República Democrática del Congo (RDC)        |

| Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente) | Número de certificado de operador aéreo ("AOC") o número de licencia de explotación | Código de tres letras de la OACI | Estado del operador                   |
|--|---|----------------------------------|---------------------------------------|
| CONGO AIRWAYS  | AAC/DG/OPS-09/01  | COG                              | República Democrática del Congo (RDC) |
| GOMA EXPRESS   | AAC/DG/OPS-09/13  | Desconocido                      | República Democrática del Congo (RDC) |
| KIN AVIA   | AAC/DG/OPS-09/10  | Desconocido                      | República Democrática del Congo (RDC) |
| MALU AVIATION  | AAC/DG/OPS-09/05  | Desconocido                      | República Democrática del Congo (RDC) |
| SERVE AIR CARGO  | AAC/DG/OPS-09/07  | Desconocido                      | República Democrática del Congo (RDC) |
| SWALA AVIATION   | AAC/DG/OPS-09/06  | Desconocido                      | República Democrática del Congo (RDC) |
| TRACEP CONGO AVIATION  | AAC/DG/OPS-09/15  | Desconocido                      | República Democrática del Congo (RDC) |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>              |   |                                  | <b>Yibuti</b>                         |
| DAALLO AIRLINES  | Desconocido   | DAO                              | Yibuti                                |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>   |   |                                  | <b>Guinea Ecuatorial</b>              |
| CEIBA INTERCONTINENTAL   | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS   | CEL                              | Guinea Ecuatorial                     |
| CRONOS AIRLINES  | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS   | Desconocido                      | Guinea Ecuatorial                     |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>             |   |                                  | <b>Eritrea</b>                        |
| ERITREAN AIRLINES  | AOC n.º 004   | ERT                              | Eritrea                               |
| NASAIR ERITREA   | AOC n.º 005   | NAS                              | Eritrea                               |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>          |   |                                  | <b>Kirguistán</b>                     |
| AERO NOMAD AIRLINES  | 57  | ANK                              | Kirguistán                            |
| AEROSTAN   | 08  | BSC                              | Kirguistán                            |

| Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente) | Número de certificado de operador aéreo ("AOC") o número de licencia de explotación | Código de tres letras de la OACI | Estado del operador |
|--|---|----------------------------------|---------------------|
| AIR COMPANY AIR KG   | 50  | KGC                              | Kirguistán          |
| AIRCOMPANY MOALEM AVIATION   | 56  | AMA                              | Kirguistán          |
| AVIA TRAFFIC COMPANY   | 23  | AVJ                              | Kirguistán          |
| CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES  | 58  | KAS                              | Kirguistán          |
| FLYSKY AIRLINES  | 53  | FSQ                              | Kirguistán          |
| GLOBAL 8 AIRLINES  | 59  | Desconocido                      | Kirguistán          |
| HELI SKY   | 47  | HAC                              | Kirguistán          |
| KAP.KG AIRCOMPANY  | 52  | KGS                              | Kirguistán          |
| MAC.KG AIRLINES  | 61  | MSK                              | Kirguistán          |
| SAPSAN AIRLINE   | 54  | KGB                              | Kirguistán          |
| SKY JET  | 60  | SJL                              | Kirguistán          |
| SKY KG AIRLINES  | 41  | KGK                              | Kirguistán          |
| TRANS CARAVAN KG   | 55  | TCK                              | Kirguistán          |
| TEZ JET  | 46  | TEZ                              | Kirguistán          |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa</b>                             |   |                                  | <b>Liberia</b>      |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>               |   |                                  | <b>Libia</b>        |
| 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               |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>               |   |                                  | <b>Nepal</b>        |
| AIR DYNASTY HELI. S.   | 035/2001  | Desconocido                      | Nepal               |
| ALTITUDE AIR   | 085/2016  | Desconocido                      | Nepal               |

| Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente) | Número de certificado de operador aéreo ("AOC") o número de licencia de explotación | Código de tres letras de la OACI | Estado del operador |
|--|---|----------------------------------|---------------------|
| BUDDHA AIR   | 014/1996  | BHA                              | Nepal               |
| FISHTAIL AIR   | 017/2001  | Desconocido                      | Nepal               |
| SUMMIT AIR   | 064/2010  | Desconocido                      | Nepal               |
| HELI EVEREST   | 086/2016  | Desconocido                      | Nepal               |
| HIMALAYA AIRLINES  | 084/2015  | HIM                              | Nepal               |
| KAILASH HELICOPTER SERVICES  | 087/2018  | Desconocido                      | Nepal               |
| MAKALU AIR   | 057A/2009   | Desconocido                      | Nepal               |
| MANANG AIR PVT   | 082/2014  | Desconocido                      | Nepal               |
| MOUNTAIN HELICOPTERS   | 055/2009  | Desconocido                      | Nepal               |
| PRABHU HELICOPTERS   | 081/2013  | Desconocido                      | Nepal               |
| NEPAL AIRLINES CORPORATION   | 003/2000  | RNA                              | Nepal               |
| SAURYA AIRLINES  | 083/2014  | Desconocido                      | Nepal               |
| SHREE AIRLINES   | 030/2002  | SHA                              | Nepal               |
| SIMRIK AIR   | 034/2000  | Desconocido                      | Nepal               |
| SIMRIK AIRLINES  | 052/2009  | RMK                              | Nepal               |
| SITA AIR   | 033/2000  | Desconocido                      | Nepal               |
| TARA AIR   | 053/2009  | Desconocido                      | Nepal               |
| YETI AIRLINES  | 037/2004  | NYT                              | Nepal               |
| <b>Las siguientes compañías aéreas certificadas por las autoridades de Rusia responsables de la supervisión normativa:</b>                         |   |                                  | <b>Rusia</b>        |
| 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               |

| Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)   | Número de certificado de operador aéreo ("AOC") o número de licencia de explotación | Código de tres letras de la OACI | Estado del operador          |
|--|---|----------------------------------|------------------------------|
| JOINT STOCK COMPANY "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                        |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:</b> |   |                                  | <b>Santo Tomé y Príncipe</b> |
| STP AIRWAYS  | 03/AOC/2006   | STP                              | Santo Tomé y Príncipe        |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa</b>                          |   |                                  | <b>Sierra Leona</b>          |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>                 |   |                                  | <b>Sudán</b>                 |
| 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                        |

| 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 |
|--|---|----------------------------------|---------------------|
| 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               |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Surinam responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>             |   |                                  | <b>Surinam</b>      |
| BLUE WING AIRLINES N.V.  | SR/BWA-02/2010  | BWI                              | Surinam             |
| FLY ALL WAYS N.V.  | SR/FAW-06-2015  | EDR                              | Surinam             |
| GUM AIR N.V.   | SR/GUM-03-2010  | GUM                              | Surinam             |
| SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)   | SR/VORTEX-9-2019  | Desconocido                      | Surinam             |
| STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)  | SR/MAF-07-2017  | Desconocido                      | Surinam             |
| SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)  | SR/SLM-01-2010  | SLM                              | Surinam             |
| UNITED AVIATION SERVICES N.V.  | SR/UAS-8-2019   | Desconocido                      | Surinam             |
| BADJAS CARGO N.V.  | SR/BAC-11-2023  | Desconocido                      | Surinam             |
| <b>Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Tanzania responsables de la supervisión normativa, en particular:</b>            |   |                                  | <b>Tanzania</b>     |
| ADVENTURE ALOFT  | TCAA/AOC/043  | Desconocido                      | Tanzania            |
| AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD   | TCAA/AOC/079  | Desconocido                      | Tanzania            |
| AIR EXCEL LTD  | TCAA/AOC/028  | XLL                              | Tanzania            |
| AIR TANZANIA CO. LTD   | TCAA/AOC/001  | Desconocido                      | Tanzania            |
| ARUSHA MEDIVAC LTD.  | TCAA/AOC/071  | Desconocido                      | Tanzania            |
| AS SALAAM AIR LTD.   | TCAA/AOC/051  | Desconocido                      | Tanzania            |
| AURIC AIR SERVICES LTD.  | TCAA/AOC/022  | AUK                              | Tanzania            |
| COASTAL TRAVELS LTD  | TCAA/AOC/004  | CSV                              | Tanzania            |
| CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED  | TCAA/AOC/   | Desconocido                      | Tanzania            |
| EVERETT AVIATION LIMITED   | TCAA/AOC/042  | EVT                              | Tanzania            |

| 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 |
|--|---|----------------------------------|---------------------|
| FLIGHT LINK LIMITED  | TCAA/AOC/025  | FLZ                              | Tanzania            |
| FLY SAFARI AIRLINK   | TCAA/AOC/047  | Desconocido                      | Tanzania            |
| FLY ZANZIBAR (Z) LTD   | TCAA/AOC/058  | Desconocido                      | Tanzania            |
| GRUMETI AIR LTD  | TCAA/AOC/068  | Desconocido                      | Tanzania            |
| JAMBO AVIATION LTD.  | TCAA/AOC/070  | Desconocido                      | Tanzania            |
| KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD  | TCAA/AOC/   | Desconocido                      | Tanzania            |
| LEVEL UP AVIATION LTD.   | TCAA/AOC/076  | Desconocido                      | Tanzania            |
| MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD   | TCAA/AOC/066  | Desconocido                      | Tanzania            |
| MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)  | TCAA/AOC/008  | Desconocido                      | Tanzania            |
| MY FLY AVIATION CO. LTD  | TCAA/AOC/072  | Desconocido                      | Tanzania            |
| NYSSA BALOON SAFARIS   | TCAA/AOC/078  | Desconocido                      | Tanzania            |
| PELICAN AVIATION AND TOURS LTD   | TCAA/AOC/   | Desconocido                      | Tanzania            |
| PRECISION AIR SERVICES   | TCAA/AOC/003  | PRF                              | Tanzania            |
| REGIONAL AIR SERVICES LTD  | TCAA/AOC/010  | REG                              | Tanzania            |
| SAFARI PLUS LTD  | TCAA/AOC/046  | Desconocido                      | Tanzania            |
| SERENGETI BALLONS  | TCAA/AOC/029  | Desconocido                      | Tanzania            |
| SHINE AVIATION LTD   | TCAA/AOC/061  | Desconocido                      | Tanzania            |
| SHINE BALOONS SAFARIS  | TCAA/AOC/083  | Desconocido                      | Tanzania            |
| STATE AVIATION LTD   | TCAA/AOC/081  | Desconocido                      | Tanzania            |
| TANZANIAN AIR SERVICES   | TCAA/AOC/002  | Desconocido                      | Tanzania            |
| TROPIC HELICOPTERS LTD   | TCAA/AOC/077  | Desconocido                      | Tanzania            |
| TROPICAL AIR SERVICES  | TCAA/AOC/006  | Desconocido                      | Tanzania            |
| UNITY AIR  | TCAA/AOC/075  | Desconocido                      | Tanzania            |
| ZANTAS AIR SERVICES  | TCAA/AOC/018  | Desconocido                      | Tanzania»           |

## ANEXO II

## «ANEXO B

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

| Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente) | Número de certificado de operador aéreo ("AOC") | Código de tres letras de la OACI | Estado del operador                    | Tipo de aeronave restringida                                  | Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas             | Estado de matrícula                     |
|--|---|----------------------------------|--|---|--|---|
| IRAN AIR   | IR.AOC.100                                      | IRA                              | Irán                                   | Todas las aeronaves de tipo Fokker F100 y de tipo Boeing B747 | Aeronaves de tipo Fokker F100, según se menciona en el AOC; aeronaves de tipo Boeing B747, según se menciona en el AOC | Irán                                    |
| AIR KORYO  | GAC-AOC/KOR-01                                  | KOR                              | República Popular Democrática de Corea | Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204.              | Toda la flota salvo: P-632, P-633  | República Popular Democrática de Corea» |

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