

2025/2476

9.12.2025

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2025/2476 DE LA COMISIÓN**de 8 de diciembre 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 ⁽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, 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 ⁽³⁾, la Comisión ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las consultas en curso con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Angola, Armenia y Kirguistán. La Comisión también ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación en Congo (Brazzaville), Irak, Mali, Pakistán, Surinam, Siria, Tanzania, Túnez y Uzbekistán.
- (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 ⁽⁴⁾.

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

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

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

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

- (7) La Agencia también ha informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizadas en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras (SAFA), de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽⁵⁾.
- (8) Además, la Agencia ha informado a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los proyectos de asistencia técnica llevados a cabo en terceros países afectados por una prohibición de explotación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 474/2006. Por otro lado, la Agencia ha facilitado información sobre los planes y solicitudes destinados a intensificar la asistencia técnica y la cooperación con vistas a mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil de terceros países, a fin de ayudarlas a garantizar el cumplimiento de las normas internacionales aplicables en materia de seguridad operacional de la aviación civil. Se ha invitado a los Estados miembros a que respondan a las solicitudes de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y la Agencia. A este respecto, la Comisión ha reiterado la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular 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 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 reiteraron su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que la información pertinente en materia de seguridad indique la existencia de riesgos de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento, por parte de alguna compañía aérea de la Unión, de las normas de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de Angola

- (12) En julio de 2007, TAAG Angola Airlines fue incluida en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión mediante el Reglamento (CE) n.º 787/2007 de la Comisión ⁽⁶⁾. En noviembre de 2008, las compañías aéreas certificadas en Angola fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión mediante el Reglamento (CE) n.º 1131/2008 de la Comisión ⁽⁷⁾. En julio de 2009, TAAG Angola Airlines fue movida al anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 mediante el Reglamento (CE) n.º 619/2009 de la Comisión ⁽⁸⁾. En abril de 2019, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/618 de la Comisión ⁽⁹⁾, TAAG Angola Airlines fue suprimida del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y Heli Malongo del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.

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

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 787/2007 de la Comisión, de 4 de julio 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 175 de 5.7.2007, p. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj>).

⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 1131/2008 de la Comisión, de 14 de noviembre de 2008, 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 306 de 15.11.2008, p. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj>).

⁽⁸⁾ Reglamento (CE) n.º 619/2009 de la Comisión, de 13 de julio de 2009, 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 182 de 15.7.2009, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj>).

⁽⁹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/618 de la Comisión, de 15 de abril de 2019, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L 106 de 17.4.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

- (13) TAAG Angola Airlines fue sometida en el primer trimestre de 2025 a una vigilancia intensificada por parte de la Agencia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 452/2014, debido a problemas de cumplimiento sin resolver en los ámbitos de las operaciones, la aeronavegabilidad, el SGS y el sistema de calidad que se detectaron por medio de actividades de seguimiento continuo llevadas a cabo por la Agencia. En este contexto, la Agencia llevó a cabo una auditoría en los locales de TAAG Angola Airlines los días 3 y 4 de abril de 2025, en la que se observaron quince deficiencias de nivel 2 que constituían la causa principal de una deficiencia de nivel 1 relacionada con el incumplimiento de los requisitos aplicables del anexo 1 (Parte-TCO) del Reglamento (UE) n.º 452/2014. La auditoría también puso de manifiesto que las actividades de supervisión llevadas a cabo por la Autoridad Nacional de Aviación Civil de Angola (ANAC) estaban incompletas y se situaban por debajo de las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (14) El 30 de abril de 2025, la Agencia notificó a la compañía aérea su intención de suspender la autorización de TCO n.º EASA.TCO.AGO.0001 y solicitó medidas de mitigación y medidas correctoras inmediatas a más tardar el 14 de mayo de 2025. Tras esto, TAAG Angola Airlines presentó un plan de medidas correctoras que fue aceptado por la Agencia, lo que dio lugar al levantamiento del proceso de suspensión el 23 de junio de 2025.
- (15) En junio de 2025, en respuesta a una solicitud de la ANAC de retomar el diálogo con la Comisión sobre la situación de la supervisión de la seguridad aérea en Angola, la Comisión pidió a la ANAC que facilitara información detallada sobre su organización, funcionamiento y las actividades de vigilancia llevadas a cabo en las compañías aéreas que había certificado, así como sobre el seguimiento de las recomendaciones formuladas en el informe de asistencia técnica de la Agencia de diciembre de 2020.
- (16) La ANAC no facilitó la información solicitada, sino que, en julio de 2025, envió a la Comisión su plan director para el proyecto global de mejora de la supervisión de la seguridad (CSOEP, por sus siglas en inglés), en el que se describían reformas para reestructurar la ANAC. No obstante, la información facilitada era insuficiente para permitir una evaluación completa del estado actual de la supervisión de la seguridad en Angola, ya que no incluía la documentación y las aclaraciones necesarias para evaluar la base para la expedición y el mantenimiento de la validez de los certificados de operador aéreo, ni las medidas provisionales de supervisión a la espera de la aplicación del plan director para el CSOEP. En consecuencia, la Comisión presentó una nueva solicitud de documentación en agosto de 2025.
- (17) La carta de respuesta remitida por la ANAC a la Comisión en octubre de 2025 tampoco contenía la información que la Comisión había solicitado en sus cartas de junio y agosto de 2025. Por consiguiente, la Comisión envió una nueva carta el 7 de noviembre de 2025, en la que instaba a la ANAC a presentar parte de la información solicitada anteriormente antes de la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE y a facilitar los demás datos a más tardar el 15 de enero de 2026. Además, la Comisión invitó a la ANAC a una reunión técnica prevista para febrero de 2026 a fin de debatir las medidas adoptadas por la ANAC en el marco del CSOEP y reevaluar, en caso necesario, la decisión adoptada por la Comisión Europea en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/618 de retirar a TAAG Angola Airlines y a Heli Malongo de la lista de la Unión de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación.
- (18) En respuesta a la última solicitud de la Comisión, la ANAC facilitó, en su carta de 13 de noviembre de 2025, determinada información general solicitada anteriormente, incluidos elementos sobre su estructura organizativa y su funcionamiento, así como sobre las compañías aéreas que había certificado. Aunque la ANAC indica que su estrategia se basa en un enfoque dual, que combina un control vigilante en el marco del sistema actual con un esfuerzo de modernización a largo plazo, la información presentada no ofrece, en esta fase, garantías suficientes en cuanto a la conformidad actual de sus actividades con las normas internacionales de seguridad, en particular en lo que se refiere a la expedición y la continuidad de la validez de los certificados y las actividades de supervisión continua conexas. Estas cuestiones se incluirán en el orden del día de la reunión técnica prevista para febrero de 2026, en la que la ANAC ha confirmado que participará.
- (19) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, con respecto a las compañías aéreas certificadas en Angola, no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (20) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Angola 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.
- (21) 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 Armenia

- (22) 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 ⁽¹⁰⁾.
- (23) Tras las deliberaciones del Comité de Seguridad Aérea de la UE en mayo de 2025, del 1 al 5 de septiembre de 2025 expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros realizaron una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a Armenia, en la sede del Comité de Aviación Civil de Armenia (CAC). La visita de la Unión de evaluación sobre el terreno incluyó una evaluación por muestreo de dos compañías aéreas certificadas en Armenia, a saber, *Armenia Airways* y *Shirak Avia*.
- (24) La visita de la Unión de evaluación sobre el terreno centró sus actividades en el CAC, habida cuenta de su papel y su responsabilidad en las actividades de supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Armenia.
- (25) La evaluación confirmó que el CAC había tomado medidas claras para crear un sistema operativo de supervisión de la seguridad que se ajuste a las normas internacionales de seguridad pertinentes. El CAC participa en iniciativas de mejora continua y ha demostrado su voluntad de subsanar las deficiencias detectadas.
- (26) Armenia ha logrado avances considerables en el desarrollo de un marco general de Derecho derivado en el ámbito de la aviación que se ajuste a los anexos de la OACI y a los elementos fundamentales de las normas de seguridad aérea de la UE en todos los ámbitos fundamentales. Para seguir potenciando estos avances, es necesario continuar trabajando con vistas a garantizar el mantenimiento coherente y la aplicación oportuna de las últimas modificaciones introducidas por la OACI y de la UE. En particular, sigue pendiente la cuestión de la notificación y la publicación sistemáticas de las diferencias. Además, Armenia no cuenta con normas nacionales sobre limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad para las operaciones con helicópteros. El refuerzo de estos procesos contribuirá a garantizar el cumplimiento pleno y actualizado de las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (27) El CAC ha establecido las funciones organizativas esenciales necesarias para la supervisión de la seguridad, con el apoyo de personal motivado. Aún es necesario realizar algunos ajustes para garantizar la coherencia entre el organigrama aprobado y las líneas de notificación efectivas. Además, son necesarias aclaraciones adicionales en relación con la cadena de mando en situaciones en las que tanto el presidente como el vicepresidente están ausentes. Aunque las disposiciones estatales permiten al ministro designar un responsable temporal, la obtención de dicha habilitación en el momento de necesidad puede retrasar las decisiones de ejecución urgentes, por ejemplo, determinar quién está autorizado a emitir una orden de inmovilización en tierra para una aeronave que presente deficiencias de seguridad significativas.
- (28) El CAC ha puesto en marcha actividades de certificación y vigilancia en el ámbito de las operaciones aéreas e introducido elementos de supervisión basada en el riesgo. La evaluación de las recientes actividades de supervisión llevadas a cabo por el CAC demuestra que los procesos actuales no siempre garantizan una verificación adecuada del cumplimiento por parte de las compañías aéreas. Por ejemplo, se aprobó una fase de evaluación operativa de la cartera de vuelo electrónica, aunque no se había facilitado información esencial sobre el *hardware*, el *software*, el plan de demostración y los ensayos requeridos. Si bien las listas de control utilizadas se habían completado formalmente, la verificación reveló que determinados requisitos clave no se habían evaluado en la práctica. Esto indica que el uso de herramientas de supervisión todavía no garantiza una evaluación sistemática y fiable de la seguridad operativa. Las listas de control relativas a las limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad diseñadas para los aviones se utilizaron para la certificación de compañías aéreas de helicópteros.
- (29) En el ámbito de las operaciones de vuelo, siguen siendo necesarias mejoras sustanciales. Los certificados y aprobaciones siguen concediéndose sin garantizar que las compañías aéreas hayan demostrado el cumplimiento de las normas de seguridad adecuadas, debido a prácticas de supervisión incoherentes y a la ausencia de disposiciones reglamentarias completas. Estas deficiencias, combinadas con unas competencias de ejecución limitadas, con retrasos o cancelaciones de las actividades de vigilancia y con un acceso insuficiente a la documentación operativa, reducen significativamente la capacidad del CAC para garantizar un control continuo y efectivo de la seguridad de las compañías aéreas.
- (30) En el ámbito de la aeronavegabilidad, el CAC demostró una sólida capacidad de supervisión técnica y un enfoque proactivo. El desarrollo de un método de supervisión basado en el riesgo es positivo, aunque deben seguir reforzándose los procedimientos internos y el control del cumplimiento para garantizar que todas las aprobaciones y certificados se expidan en plena consonancia con las normas internacionales de seguridad pertinentes.

⁽¹⁰⁾ 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).

- (31) El equipo de evaluación de la Unión realizó una visita sobre el terreno a *Armenia Airways* el 3 de septiembre de 2025.
- (32) *Armenia Airways* ha establecido los elementos esenciales de sus sistemas de gestión de la seguridad y de control del cumplimiento. Sin embargo, ambos siguen siendo, en gran medida, procedimentales. El manual de gestión de la seguridad es genérico y no está plenamente adaptado a las actividades de la compañía aérea, y existen incoherencias entre las políticas de seguridad y de calidad. El control del cumplimiento no está plenamente integrado en las operaciones diarias.
- (33) Es necesario mejorar la supervisión de la formación de la tripulación de vuelo y la documentación operativa. Aunque existen sistemas y procedimientos pertinentes, la plataforma electrónica utilizada para comprobar la validez de la formación contenía datos incorrectos y el muestreo reveló que algunos elementos del curso de conversión de la compañía aérea no se habían impartido en su totalidad. Además, el manual de operaciones y la lista de equipo mínimo requieren una mayor personalización. La documentación de la aeronave no siempre se había completado de plena conformidad con los procedimientos, ya que faltaban firmas del comandante y entradas de combustible en los registros técnicos, había cartas desactualizadas y se utilizaban masas estándar de pasajeros incorrectas en las hojas de carga.
- (34) En cambio, las disposiciones sobre el mantenimiento y sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad en *Armenia Airways* se consideraron satisfactorias, y no se observaron problemas importantes.
- (35) El equipo de evaluación de la Unión realizó una visita sobre el terreno a *Shirak Avia* el 3 de septiembre de 2025.
- (36) *Shirak Avia* ha establecido los elementos esenciales de los sistemas de gestión de la seguridad y de control del cumplimiento. Sin embargo, siguen siendo en gran medida procedimentales y no están suficientemente integrados en la práctica operativa. El manual de gestión de la seguridad es genérico y el proceso de gestión del cambio no garantiza la mitigación sistemática de los riesgos de seguridad. Las referencias normativas del manual de control del cumplimiento carecen de precisión.
- (37) Se detectaron deficiencias en la documentación y el control operativos. El manual de operaciones y la lista de equipo mínimo incluyen contenidos desactualizados y sin personalizar, con un control ineficaz de los documentos que da lugar a múltiples versiones de la misma lista de equipo mínimo. Los procedimientos de planificación operativa y de gestión del combustible no se aplicaron de manera coherente, y se produjeron cálculos incorrectos del combustible para contingencias y actualizaciones incompletas del plan operacional de vuelo.
- (38) Las disposiciones sobre el mantenimiento y sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de *Shirak Avia* se consideraron satisfactorias y no se detectaron deficiencias significativas.
- (39) El 27 de octubre de 2025, el CAC presentó a la Comisión un paquete de medidas correctoras, junto con pruebas de la ejecución de determinadas acciones, en respuesta a las observaciones formuladas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno. El plan de medidas correctoras abarcaba los ámbitos de la legislación y la organización, el Programa Estatal de Seguridad Operacional, las licencias del personal, la aeronavegabilidad y las operaciones aéreas.
- (40) Si bien el plan de medidas correctoras proporciona un seguimiento y un compromiso para abordar las observaciones planteadas, se constató que la mayoría no tuvieron en cuenta el análisis de las causas subyacentes de los problemas detectados o no se basaron en él lo suficiente. En algunos casos, las secciones del análisis de las causas subyacentes eran de naturaleza descriptiva y no determinaban los orígenes sistémicos de las observaciones. Por consiguiente, no puede garantizarse con plena confianza que se hayan abordado todas las causas subyacentes o que las medidas correctoras propuestas vayan a impedir eficazmente que vuelvan a producirse. Por lo tanto, la Comisión considera que la metodología del análisis de las causas subyacentes aplicada por el CAC requiere un mayor perfeccionamiento y verificación para garantizar la sostenibilidad y la eficacia de las medidas correctoras aplicadas.
- (41) Mediante carta de 22 de octubre de 2025, la Comisión, a raíz de una solicitud de audiencia del CAC, informó a las autoridades armenias de que el caso de Armenia se incluiría en el orden del día de la reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE prevista para los días 19 y 20 de noviembre de 2025, en la que el CAC tendría la oportunidad de presentar su caso en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (42) La CAC compareció ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 19 de noviembre de 2025. Durante la audiencia, la delegación armenia presentó una visión general de las reformas emprendidas desde 2020 y destacó las medidas que había adoptado para reforzar la supervisión de la seguridad, incluidos los ajustes organizativos, los esfuerzos de contratación y la introducción de procedimientos internos. El CAC informó de que había cerrado 31 de las 58 observaciones formuladas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno y consideró que las observaciones restantes eran de carácter procedimental.

- (43) Aunque la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE tomaron nota de los esfuerzos descritos, la información facilitada por el CAC no respaldó plenamente las conclusiones presentadas. Los planes de medidas correctoras presentados el 27 de octubre de 2025 no demostraron que las causas subyacentes de los problemas detectados se hubieran analizado o abordado de forma suficiente. Además, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE no pudieron validar el cierre de las 31 observaciones a las que se refirió el CAC, ya que su cierre se basaba en la propia interpretación del CAC y no en pruebas que demostraran una resolución efectiva. Cuando se le preguntó durante la audiencia, el CAC reconoció que podría ser necesario volver a evaluar el estado de varias observaciones tras recibir los comentarios de la Comisión sobre los planes de medidas correctoras.
- (44) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE también observaron que el CAC tendía a minimizar varias deficiencias detectadas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno. Esto incluía lagunas en la cualificación y la autorización de los inspectores, como una formación incompleta y una cartografía inexacta de las competencias, así como una mala gestión de las constataciones, incluidas las constataciones cerradas sin medidas correctoras o análisis de las causas subyacentes. Además, se presentaron como menores algunas insuficiencias que muestran que las actividades de supervisión aún no constituyen un sistema coherente, como el uso de listas de control inadecuadas y de planes paralelos de vigilancia no controlados. Estas cuestiones indican que no se han abordado sistemáticamente las principales deficiencias sistémicas, en particular en el ámbito de las operaciones de vuelo.
- (45) El CAC expresó su opinión de que las compañías aéreas armenias deben suprimirse del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y propuso que cualquier levantamiento de las restricciones vaya acompañado de un control limitado en el tiempo. Sin embargo, sobre la base de todas las pruebas disponibles, incluida la evaluación de la Unión sobre el terreno, los documentos facilitados por el CAC desde la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno y la audiencia del CAC, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE concluyeron que las medidas correctoras siguen siendo incompletas y que sigue faltando un análisis sólido de las causas subyacentes. Aunque se han logrado avances, se concluye que el CAC aún no ha abordado eficazmente todas las deficiencias de seguridad que dieron lugar a la prohibición de explotación impuesta por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/736.
- (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 Armenia, 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 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 Kirguistán

- (48) En octubre de 2006, las compañías aéreas certificadas en Kirguistán fueron incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión mediante el Reglamento (CE) n.º 1543/2006 de la Comisión ⁽¹⁾.
- (49) 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 tenía por objeto apoyar los esfuerzos de la SCAA para mejorar su capacidad de supervisión.
- (50) El 7 y 8 de octubre 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.

⁽¹⁾ 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>).

- (51) Durante esta reunión, la SCAA presentó los notables avances logrados entre mayo y octubre de 2025 en el refuerzo del sistema de aviación civil de Kirguistán, en particular en relación con el marco legislativo, la capacidad institucional y las actividades de supervisión. La Comisión tomó nota de que el nuevo código aéreo de Kirguistán había sido aprobado por el Parlamento y debía ser promulgado, y de que se habían aprobado varias normas nacionales de aviación, que transponen los anexos 1, 6, 7 y 8 de la OACI, con proyectos adicionales, incluida la transposición del anexo 19, en fase de consulta. Además, la SCAA informó de una duplicación del personal en los ámbitos de las operaciones aéreas, las licencias del personal y la aeronavegabilidad, así como de la creación de equipos específicos para la gestión de la calidad y la seguridad. Se ha puesto en marcha un amplio programa de formación, que incluye actividades de formación de formadores, y se han mejorado sustancialmente las condiciones de trabajo y la infraestructura informática.
- (52) La SCAA comunicó que, en previsión de la entrada en vigor del nuevo marco regulador, había llevado a cabo un ejercicio de nueva certificación con varias compañías aéreas para prepararlas de cara a los próximos requisitos de certificación. Cuatro compañías aéreas participaron en este ejercicio, que se llevó a cabo utilizando las listas de control y los procedimientos desarrollados recientemente. El objetivo era familiarizar tanto a las compañías aéreas como a los inspectores de la SCAA con las nuevas disposiciones y detectar posibles lagunas antes de su aplicación formal, de modo que sirviese de actividad preparatoria y de formación para todas las partes implicadas.
- (53) La SCAA presentó además sus planes para poner en marcha una supervisión basada en el riesgo, sobre la base del análisis de datos y los indicadores de rendimiento de las compañías aéreas, así como el establecimiento de un marco de ejecución claro para abordar los problemas de seguridad y los incumplimientos.
- (54) Durante la reunión técnica de dos días, la Comisión reconoció los avances logrados por Kirguistán en el refuerzo de la supervisión de la seguridad aérea durante 2025. Se observaron notables mejoras en el desarrollo del marco legislativo y reglamentario, la mejora de la capacidad institucional y el establecimiento de procedimientos internos para garantizar una aplicación coherente. Estos logros reflejan el firme compromiso de la SCAA y su liderazgo para avanzar en el programa de reforma de la seguridad y adaptar el sistema nacional de aviación a las normas internacionales de seguridad. La Comisión elogió el enfoque proactivo y constructivo demostrado por el director general de la SCAA, cuyo liderazgo estratégico ha sido fundamental para impulsar estas reformas y mantener los avances en un entorno exigente, recurriendo de forma eficaz al asesoramiento externo.
- (55) No obstante, la Comisión señaló que la puesta en ejecución del nuevo marco regulador sigue estando en una fase temprana, ya que la legislación primaria y secundaria aún no había entrado en vigor en el momento de la reunión. Por consiguiente, aún no puede considerarse una nueva certificación completa de las compañías aéreas con arreglo a las nuevas normas. Se comunicó a la SCAA que solo podría preverse una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a Kirguistán una vez que la nueva legislación sea plenamente aplicable y se haya completado la nueva certificación de todas las compañías aéreas.
- (56) El 7 de noviembre de 2025, la SCAA remitió a la Comisión una carta en la que facilitaba información actualizada sobre los progresos realizados desde la reunión técnica de los días 7 y 8 de octubre de 2025, junto con las pruebas justificativas. La información presentada abarcaba los avances en los ámbitos jurídico, de las operaciones aéreas, de la aeronavegabilidad, de las licencias del personal y de la gestión de la seguridad. Varios de los documentos se presentaron en forma de proyecto final y se encontraban en las fases finales de aprobación. La SCAA informó además a la Comisión de que el Consejo de Ministros de la República Kirguisa había adoptado la Orden n.º 975-t el 11 de noviembre de 2025, por la que se autorizaba la aplicabilidad anticipada del código aéreo modificado y se permitía a la SCAA iniciar la nueva certificación de las compañías aéreas nacionales a partir del 1 de diciembre de 2025.
- (57) Sobre la base de los debates mantenidos durante la reunión técnica y de los compromisos confirmados en la carta de la SCAA de 7 de noviembre de 2025, la Comisión considera que podría preverse una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno a Kirguistán para marzo de 2026. La organización de esta visita estaría supeditada al cumplimiento de determinados requisitos previos en materia de seguridad, como una dotación de personal adecuada en el marco de la SCAA, un número adecuado de compañías aéreas proporcional a su capacidad de supervisión y la aplicación efectiva de los nuevos requisitos de certificación previstos por el código aéreo modificado. Se acordó que la disponibilidad de Kirguistán para acoger dicha visita se revisará en febrero de 2026.

- (58) La Comisión seguirá supervisando de cerca la evolución de la situación, prestando especial atención al proceso de nueva certificación de las compañías aéreas. Si bien reconoce los esfuerzos que está realizando la SCAA para reforzar su sistema de supervisión de la seguridad, la información actualmente disponible no proporciona aún pruebas verificadas suficientes para confirmar que la SCAA ha resuelto eficazmente todas las deficiencias de seguridad que dieron lugar a la prohibición de explotación impuesta por el Reglamento (CE) n.º 1543/2006.
- (59) 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.
- (60) 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 de la Comisión.
- (61) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (62) 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.
- (63) 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 queda modificado como se indica a continuación:

- 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 8 de diciembre 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 ⁽¹⁾

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
AIR 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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines y Heli Malongo, en particular:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconocido	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconocido	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconocido	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconocido	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Armenia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Armenia
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia

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

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

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

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 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

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 "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Rusia
JOINT STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Rusia
JOINT STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusia
JOINT STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusia
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Rusia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusia
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Rusia
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Rusia
LTD. I FLY	533	RSY	Rusia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rusia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusia
UTAIR AVIATION, JOINT STOCK COMPANY	6	UTA	Rusia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa			Sierra Leona
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

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
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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Surinam responsables de la supervisión normativa, en particular:			Surinam
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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Tanzania responsables de la supervisión normativa, en particular:			Tanzania
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

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
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania
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 ⁽¹⁾

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

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