



2026/1317

10.6.2026

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2026/1317 DE LA COMISIÓN**

**de 8 de junio de 2026**

**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 Angola, Argelia, Armenia, Kirguistán y Libia. La Comisión también ha informado al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación en Guinea Ecuatorial, Egipto, Kenia, Nepal, Pakistán, Sudán del Sur, Surinam, Tanzania y Uzbekistán.

<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 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 Argelia**

- (12) Las compañías aéreas certificadas en Argelia nunca han estado incluidas en el anexo A o B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (13) AIR EXPRESS ALGERIA solicitó una autorización de operador de tercer país el 2 de junio de 2025. La Agencia evaluó la solicitud de operador de tercer país de AIR EXPRESS ALGERIA de conformidad con los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión.
- (14) A raíz de la evaluación, la Agencia manifestó su preocupación por la incapacidad de AIR EXPRESS ALGERIA para responder a los problemas de seguridad operacional detectados. En particular, constató que AIR EXPRESS ALGERIA no había presentado pruebas verificables de que mantenía un programa de formación de la tripulación de vuelo.
- (15) El 19 de diciembre de 2025, la Agencia informó a AIR EXPRESS ALGERIA de su decisión negativa, por motivos de seguridad, al proceso de solicitud de operador de tercer país de la compañía aérea.

<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>).

- (16) Mediante carta de 4 de marzo de 2026, la Comisión informó a AIR EXPRESS ALGERIA, así como a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Argelia (Agence Nationale de l'Aviation Civile, «ANAC de Argelia»), de que, habida cuenta del resultado negativo, por motivos de seguridad, del proceso de solicitud de operador de tercer país de AIR EXPRESS ALGERIA, incluida la incapacidad de la compañía aérea para presentar un plan de medidas correctoras aceptable, el caso de AIR EXPRESS ALGERIA se había incluido en el orden del día de la reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE que tendría lugar entre el 19 y el 21 de mayo de 2026. Tanto AIR EXPRESS ALGERIA como la ANAC de Argelia tendrían la oportunidad de comparecer ante dicho Comité de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (17) Durante la audiencia, que se celebró el 19 de mayo de 2026, la ANAC de Argelia presentó una visión general de la evolución que está teniendo lugar en este país con respecto a la supervisión de la aviación civil y destacó que, desde julio de 2023, ha asumido las funciones y responsabilidades de su predecesora, la Dirección de Aeronáutica y Meteorología, que anteriormente actuaba como autoridad de aviación civil. Sin embargo, de conformidad con un mandato delegado, algunas actividades de supervisión las lleva a cabo la entidad VERITAL, bajo la supervisión y la responsabilidad de la ANAC de Argelia.
- (18) Como organismo autónomo desde el punto de vista financiero, la ANAC de Argelia se ha comprometido a reforzar su capacidad de supervisión para mejorar la seguridad operacional de la aviación y el cumplimiento de la normativa. Este compromiso está directamente relacionado con los resultados de la auditoría del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) llevada a cabo en febrero de 2025. La auditoría puso de manifiesto graves deficiencias en el cumplimiento por parte de Argelia de las obligaciones relativas a la expedición de licencias, certificados, autorizaciones y aprobaciones, los requisitos de vigilancia y la resolución de problemas de seguridad.
- (19) La ANAC de Argelia confirmó que el nivel actual de aplicación de los planes de medidas correctoras, presentados a la OACI y acordados por esta, para subsanar las deficiencias detectadas en los ámbitos de las operaciones, el otorgamiento de licencias al personal y la aeronavegabilidad, se sitúa en el 12 %. Afirmó además que los avances en estos ámbitos deben ir acompañados de la contratación de personal técnico debidamente cualificado, así como de personal administrativo adicional.
- (20) Por lo que se refiere específicamente a AIR EXPRESS ALGERIA, la ANAC de Argelia reconoció una convergencia entre determinadas deficiencias detectadas por la Agencia durante su proceso de solicitud de operador de tercer país y las observadas por la ANAC de Argelia a través de sus propias actividades de supervisión de la seguridad en 2025. Tras ello, la ANAC de Argelia no especificó, durante la audiencia, la naturaleza de las deficiencias detectadas ni las medidas correctoras adoptadas. La ANAC de Argelia confirmó además que AIR EXPRESS ALGERIA había presentado su solicitud de autorización de operador de tercer país pese a que aún persistían incumplimientos pendientes de subsanación.
- (21) Habida cuenta de las deficiencias sistémicas detectadas por la Agencia en AIR EXPRESS ALGERIA, la ANAC de Argelia indicó que había decidido someter a la compañía aérea a una vigilancia reforzada. Aunque señaló el aumento del número de inspecciones como prueba de esta supervisión reforzada, no demostró cómo se habían mejorado cualitativamente dichas inspecciones, en particular a la luz de las importantes deficiencias preexistentes señaladas por la OACI.
- (22) En sus observaciones finales, la ANAC de Argelia declaró que todas las deficiencias detectadas por la Agencia durante el proceso de solicitud de operador de tercer país habían quedado plenamente subsanadas, con excepción de la constatación que exigía el establecimiento de un departamento de control del cumplimiento, cuya finalización estaba prevista para septiembre de 2026. Posteriormente, AIR EXPRESS ALGERIA contradujo esta afirmación durante su propia audiencia, en la que indicó que las medidas correctoras relativas a las constataciones detectadas no se completarían hasta finales de 2026, lo que suscitó nuevas dudas sobre el conocimiento de la situación y la capacidad de supervisión de la ANAC de Argelia.
- (23) En su audiencia, AIR EXPRESS ALGERIA comenzó señalando que no cuestionaba ninguna de las constataciones formuladas por la Agencia durante su proceso de solicitud de operador de tercer país. A continuación, presentó al Comité de Seguridad Aérea de la UE una visión general de las medidas adoptadas para respaldar un enfoque global y sistemático a la hora de abordar las constataciones formuladas por la Agencia, en particular en lo que se refiere al incumplimiento grave relacionado con el mantenimiento de un programa de formación de la tripulación de vuelo.

- (24) A pesar de las reiteradas preguntas formuladas durante la audiencia sobre las medidas adoptadas para subsanar la importante deficiencia de seguridad detectada en relación con el programa de formación de la tripulación de vuelo, AIR EXPRESS ALGERIA no proporcionó aclaraciones adecuadas sobre la ausencia de un programa de formación, la inexistencia de registros de formación de vuelo y la falta de un plan de formación para garantizar que todos los miembros de la tripulación de vuelo reciban formación oportunamente de conformidad con el programa revisado. En consecuencia, AIR EXPRESS ALGERIA no ha podido demostrar que, en este momento, todos los pilotos que operan vuelos estén plenamente cualificados de conformidad con las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (25) Además, cuando la Agencia rechazó la solicitud de operador de tercer país en diciembre de 2025, otras ocho constataciones seguían sin resolverse debido a que el plan de medidas correctoras de AIR EXPRESS ALGERIA se basaba en un análisis deficiente de las causas subyacentes. Durante la audiencia, la compañía aérea no pudo demostrar que hubiera revisado el análisis de las causas subyacentes ni que sus medidas correctoras y preventivas fueran lo suficientemente sólidas como para evitar la repetición de las deficiencias de seguridad.
- (26) Cabe destacar, en particular, la revelación de que varios vuelos de evacuación médica hacia la UE se habían realizado erróneamente con arreglo a las normas aplicables a la aviación general, pese a entrar en el ámbito de aplicación de la normativa sobre transporte aéreo comercial, por lo que requerían una autorización de operador de tercer país.
- (27) Esta expansión hacia las operaciones internacionales y la necesidad de cumplir las normas internacionales en materia de seguridad operacional constituyen un factor crítico que debe integrarse plenamente en los planes operativos de la compañía aérea. También subraya la necesidad de contar con una autoridad de aviación civil dotada de capacidades sólidas para garantizar el cumplimiento continuado de las normas internacionales en materia de seguridad operacional, requisito que, hasta la fecha, no ha quedado suficientemente demostrado, como ponen de manifiesto las constataciones de la auditoría USOAP de la OACI de 2025 relativa a la ANAC de Argelia.
- (28) AIR EXPRESS ALGERIA concluyó declarando que su objetivo es subsanar todas las deficiencias señaladas por la Agencia antes de que finalice 2026. Sin embargo, el retraso en la aplicación de medidas críticas, como el establecimiento de un departamento de control del cumplimiento, sigue exponiendo a la compañía aérea a las deficiencias de seguridad que llevaron a la Agencia a rechazar la solicitud de operador de tercer país.
- (29) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera, por tanto, que debe modificarse la lista de las compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión para incluir a la compañía aérea AIR EXPRESS ALGERIA en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (30) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de las compañías aéreas certificadas en Argelia de las normas internacionales en materia de seguridad operacional, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (31) 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.

### **Compañías aéreas de Angola**

- (32) En noviembre de 2008, todas 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 <sup>(6)</sup>. En abril de 2019, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/618 de la Comisión <sup>(7)</sup>, 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.
- (33) En noviembre de 2024, la Agencia sometió a TAAG Angola Airlines a una vigilancia reforzada de conformidad con el punto ART.215, letra d), del anexo 2 del Reglamento (UE) n.º 452/2014, tras detectarse, en el marco de las actividades de seguimiento continuo llevadas a cabo por la Agencia, graves problemas de cumplimiento aún no resueltos en los ámbitos de las operaciones, la aeronavegabilidad, el sistema de gestión de la seguridad y el sistema de cumplimiento.

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

<sup>(7)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/618 de la Comisión, de 15 de abril de 2019, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L 106 de 17.4.2019, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/618/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj)).

- (34) Tras la auditoría sobre el terreno realizada por la Agencia en abril de 2025, en la que se detectaron dieciséis constataciones en todos los ámbitos, se amplió la vigilancia reforzada de TAAG Angola Airlines.
- (35) El 11 de marzo de 2026, en el marco de las actividades de seguimiento continuo de la Comisión en relación con la situación general de la seguridad en Angola, en particular la capacidad y la aptitud de que dispone la Agencia Nacional de Aviación Civil de Angola (Autoridade Nacional da Aviação Civil, «ANAC de Angola») en materia de supervisión de la seguridad operacional, se celebró una reunión técnica entre la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y la ANAC de Angola.
- (36) Esta reunión se convocó en respuesta a las dificultades persistentes encontradas por la Comisión para obtener la información completa y exacta necesaria para evaluar la capacidad y la aptitud de supervisión de la aviación civil de la ANAC de Angola. Aunque entre junio y diciembre de 2025 se remitieron cuatro cartas formales a la ANAC de Angola, en la fecha de la reunión sus respuestas seguían estando incompletas, ya que no proporcionaban la totalidad de la documentación solicitada ni aclaraciones adecuadas sobre cuestiones críticas, en particular sobre la situación de los certificados de operador aéreo expedidos por la ANAC de Angola. La reunión sirvió así para aclarar los motivos de las solicitudes de información de la Comisión y obtener información adicional de la ANAC de Angola.
- (37) Aunque la ANAC de Angola informó de un refuerzo de las actividades de supervisión, incluido el uso del programa informático de gestión para la notificación y el seguimiento de la supervisión de la seguridad operacional de la aviación civil y la creación de un equipo específico de seguimiento para TAAG Angola Airlines, las pruebas presentadas durante la reunión solo demostraron avances parciales. Se observaron algunas mejoras, en particular en el marco estructural de la supervisión. Sin embargo, elementos clave como la detección sistemática de incumplimientos y la eficacia de las medidas correctoras seguían sin estar suficientemente demostrados.
- (38) La ANAC de Angola presentó una exposición exhaustiva de las mejoras ya aplicadas y previstas en todo su sistema regulador, en consonancia con su Plan Director Global del Proyecto de Mejora de la Supervisión de la Seguridad. Esta iniciativa estratégica tiene por objeto modernizar plenamente el marco regulador y de supervisión de la ANAC de Angola. La ANAC de Angola informó además a la Comisión de que su sistema de supervisión será objeto de una misión de validación coordinada de la OACI en octubre de 2026.
- (39) Aunque el énfasis puesto por la ANAC de Angola en las medidas estructurales a largo plazo constituye un paso positivo hacia una mejora sistémica, aún no ha abordado plenamente la necesidad urgente de adoptar medidas inmediatas de mitigación, en particular en lo que respecta a TAAG Angola Airlines. Para reforzar la transparencia, la ANAC de Angola se comprometió, durante la reunión, a facilitar a la Comisión informes periódicos de situación que abarquen tanto las medidas correctoras a corto plazo como las medidas estructurales a medio y largo plazo.
- (40) En el marco de la vigilancia reforzada de TAAG Angola Airlines, la Agencia llevó a cabo una segunda auditoría sobre el terreno del 22 al 24 de abril de 2026. Si bien esta auditoría permitió cerrar el incumplimiento sistémico y grave preexistente, se detectaron doce nuevos incumplimientos. Habida cuenta del número y la naturaleza de estas constataciones, la Agencia llegó a la conclusión de que aún no era posible poner fin a la vigilancia reforzada.
- (41) 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.
- (42) 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, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (43) 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.

**Compañías aéreas de Armenia**

- (44) 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>(8)</sup>.
- (45) En el marco de las actividades de seguimiento continuo llevadas a cabo con arreglo al Reglamento (CE) n.º 2111/2005, en septiembre de 2025 se realizó una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno en Armenia con el fin de evaluar los avances logrados por el Comité de Aviación Civil de Armenia (CAC) para subsanar las deficiencias de seguridad que dieron lugar a la inclusión de todas las compañías aéreas certificadas en Armenia en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (46) A raíz de la visita de evaluación sobre el terreno que la Unión llevó a cabo en septiembre de 2025, Armenia ha demostrado avances en el refuerzo de su marco de supervisión de la seguridad operacional de la aviación, entre otras cosas mediante la adopción de legislación secundaria y de disposiciones organizativas dentro del CAC que respaldan unas actividades eficaces de supervisión de la seguridad. En respuesta a las observaciones formuladas durante dicha visita, el CAC presentó un plan de medidas correctoras, que expuso posteriormente durante la audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE en noviembre de 2025.
- (47) La información actualizada facilitada por el CAC reflejó una implicación y un compromiso continuados para subsanar las deficiencias detectadas. Sin embargo, la evaluación del plan de medidas correctoras confirmó que siguen existiendo deficiencias sistémicas significativas, en particular en lo que respecta a la supervisión de las operaciones de vuelo, la cualificación de los inspectores, el análisis de las causas subyacentes y la aplicación efectiva de las medidas correctoras.
- (48) El 6 de marzo de 2026, el CAC presentó a la Comisión una versión actualizada del plan de medidas correctoras, cuya evaluación ha puesto de manifiesto una mejora general de su estructura, coherencia y vinculación entre las observaciones formuladas durante la visita de evaluación sobre el terreno, las causas subyacentes y las medidas correctoras propuestas. Aunque la gran mayoría de las medidas correctoras propuestas pudieron aceptarse, seguían quedando cuestiones por resolver para garantizar la plena claridad y trazabilidad de las medidas propuestas. El resultado de dicha evaluación se comunicó al CAC, que continúa actualmente la aplicación de las medidas correctoras.
- (49) A reserva de que se demuestren avances satisfactorios, se organizará una reunión técnica para revisar el estado de aplicación y considerar si está justificada la organización de una nueva visita específica de la Unión de evaluación sobre el terreno en el tercer trimestre de 2026, centrada en particular en el ámbito de las operaciones aéreas.
- (50) 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.
- (51) 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, 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**

- (52) 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>(9)</sup>.

<sup>(8)</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)).

<sup>(9)</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>).

- (53) En el contexto de los intercambios en curso entre la Comisión y la Agencia Estatal de Aviación Civil (SCAA, por sus siglas en inglés) del Consejo de Ministros de la República Kirguisa, y en particular de los resultados de la reunión técnica organizada en octubre de 2025, la SCAA presentó en febrero de 2026 la información solicitada por la Comisión con ocasión de dicha reunión técnica. La información facilitada incluía documentación justificativa de los avances logrados en la aplicación de los nuevos requisitos de certificación del Código Aéreo kirguiso, la recertificación de compañías aéreas nacionales y la aplicación del marco jurídico nacional modificado.
- (54) Tras evaluar la información facilitada, la Comisión llegó a la conclusión de que se habían logrado avances suficientes en los ámbitos de supervisión de la seguridad pertinentes, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los nuevos requisitos de certificación y al refuerzo de la capacidad de supervisión, como para proceder a la organización de una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno.
- (55) Por consiguiente, del 23 al 27 de marzo de 2026 se llevó a cabo una visita exhaustiva de la Unión de evaluación sobre el terreno a Kirguistán, en particular para evaluar la aplicación efectiva del nuevo marco jurídico, la recertificación de compañías aéreas y la sostenibilidad de las mejoras en materia de supervisión de la seguridad logradas por la SCAA. Se prestó asimismo especial atención a la capacidad de la SCAA para garantizar la supervisión efectiva de las compañías aéreas certificadas en Kirguistán. Además, la visita de evaluación incluyó visitas a una muestra de dos compañías aéreas certificadas por la SCAA, a saber, AeroStan Air Company LLC («AeroStan») y Avia Traffic Company («Avia Traffic»).
- (56) La evaluación confirmó que la SCAA ha seguido reforzando su sistema de supervisión de la seguridad operacional de la aviación y ha realizado avances significativos en la aplicación del Código Aéreo kirguiso revisado y de la legislación secundaria asociada en materia de aviación. Se consideró que el marco jurídico proporcionaba una base aceptable para las actividades de certificación y supervisión y demostraba un claro esfuerzo de las autoridades kirguisas por alinear el sistema nacional de aviación con las normas internacionales en materia de seguridad operacional.
- (57) La evaluación confirmó además que la SCAA ha gestionado activamente la transición hacia el nuevo marco regulador, en particular mediante la recertificación de compañías aéreas, la revisión de las aprobaciones operacionales y la adaptación de los procedimientos de supervisión asociados. La SCAA demostró el control del proceso de reforma y un enfoque proactivo para desarrollar sus capacidades de supervisión en todos los ámbitos pertinentes.
- (58) La SCAA ha establecido una estructura organizativa operativa y ha proseguido sus esfuerzos por mejorar la dotación de personal y la competencia técnica de la autoridad. En particular, la evaluación destacó la contratación de una nueva generación de inspectores y el desarrollo de procedimientos internos para la planificación de la plantilla y la cualificación y la formación del personal técnico. Si bien se consideró que el sistema en su conjunto era operativo y, en general, coherente, determinados ámbitos técnicos se beneficiarían de una mayor consolidación, en particular en lo que se refiere a la aplicación práctica de los programas de entrenamiento periódico, las disposiciones de control documental y la normalización continua de los procedimientos de supervisión en los distintos departamentos operativos.
- (59) La evaluación también confirmó que la SCAA ha seguido desarrollando sus funciones internas de cumplimiento y supervisión de la seguridad. En particular, se han creado estructuras específicas de supervisión del cumplimiento y la seguridad, respaldadas por programas de auditoría interna, procesos de notificación de sucesos y la aplicación progresiva de principios de supervisión basados en el riesgo. La evaluación destacó además el desarrollo de las competencias de los inspectores y de las actividades de formación relacionadas con la evaluación de los sistemas de gestión de la seguridad implantados por organizaciones certificadas.
- (60) En el ámbito de las operaciones de vuelo, la SCAA ha establecido procedimientos adecuados de certificación y vigilancia, incluidos elementos de supervisión basada en el riesgo y actividades de recertificación con arreglo al marco jurídico revisado. La evaluación confirmó que el departamento de operaciones de vuelo está aplicando activamente el nuevo marco de supervisión y ha desarrollado un amplio conjunto de procedimientos e instrumentos de supervisión. Al mismo tiempo, se detectaron oportunidades de mejora adicional, en particular en lo que se refiere a la normalización continua de las directrices dirigidas a los inspectores y de las listas de comprobación, la coherencia en la gestión de las constataciones y en la planificación de la vigilancia, así como los procedimientos de cualificación y familiarización de los inspectores de operaciones de vuelo que realizan inspecciones en vuelo en diferentes tipos de aeronaves.

- (61) En el ámbito del otorgamiento de licencias al personal, la evaluación confirmó que la SCAA ha establecido el marco regulador, los procedimientos de otorgamiento de licencias y las actividades de supervisión necesarios para las organizaciones de formación aprobadas y el personal de aviación pertinentes. La SCAA ha continuado la recertificación de las organizaciones de formación existentes y ha desarrollado un amplio conjunto de procedimientos y listas de comprobación en apoyo de las actividades de otorgamiento de licencias, examen y supervisión. En la evaluación se observaron asimismo los esfuerzos continuados por desarrollar las competencias de los inspectores y las actividades de entrenamiento periódico, junto con la modernización gradual de los procesos de mantenimiento de registros en el departamento de otorgamiento de licencias al personal.
- (62) En el ámbito de la aeronavegabilidad, la SCAA demostró disponer de un sistema estructurado de supervisión respaldado por procedimientos establecidos para la certificación, la vigilancia y la cualificación de los inspectores. No obstante, la evaluación detectó deficiencias en la ejecución de determinadas actividades de vigilancia, en particular en el ámbito de la supervisión de los ensayos no destructivos en las organizaciones de mantenimiento aprobadas. Al mismo tiempo, la evaluación confirmó que el departamento de aeronavegabilidad sigue desarrollando sus procedimientos internos, sus actividades de supervisión y su estructura organizativa con arreglo al marco regulador revisado.
- (63) En conjunto, la evaluación confirmó que Kirguistán ha logrado avances significativos en la mejora de su sistema de supervisión de la aviación civil y en la aplicación del marco regulador revisado. La SCAA demostró un enfoque cooperativo y proactivo durante toda la visita de evaluación y mostró su compromiso de abordar las observaciones detectadas durante la evaluación. Si bien sigue siendo necesaria una mayor consolidación en la práctica de los procedimientos y mecanismos de supervisión introducidos recientemente, los avances logrados por la SCAA representan un importante paso adelante de cara a garantizar la sostenibilidad y la eficacia de la supervisión de la seguridad aérea en Kirguistán.
- (64) El equipo de evaluación de la Unión realizó una visita sobre el terreno a AeroStan los días 25 y 26 de marzo de 2026.
- (65) AeroStan ha establecido sistemas de gestión de la seguridad y de control del cumplimiento, respaldados por herramientas informáticas específicas y procedimientos internos estructurados. La evaluación confirmó la participación periódica de la dirección en las actividades relacionadas con la seguridad y la existencia de procesos operativos de notificación de seguridad, seguimiento de datos de vuelo y revisión interna. En general, los sistemas demostraron un nivel satisfactorio de implantación e integración operativa. No obstante, se detectaron algunas observaciones en relación con la aplicación de los procesos de evaluación de riesgos, la determinación de peligros y la gestión de las medidas correctoras.
- (66) La evaluación confirmó además que AeroStan ha establecido sistemas de operaciones y de mantenimiento de la aeronavegabilidad adecuados a la naturaleza y el alcance de sus operaciones. Se constató que la documentación operativa, los sistemas de formación y los procedimientos de mantenimiento se implantaban y controlaban eficazmente. Si bien se formularon observaciones sobre la coherencia de determinados registros de formación operativa y de mantenimiento, las actualizaciones de la documentación y la aplicación de algunos procedimientos internos, la evaluación confirmó que la compañía aérea mantenía un nivel satisfactorio de control operacional y supervisión organizativa.
- (67) El equipo de evaluación de la Unión realizó una visita sobre el terreno a Avia Traffic el 25 de marzo de 2026.
- (68) Avia Traffic ha establecido los principales elementos organizativos, operacionales y de gestión de la seguridad exigidos por el marco regulador aplicable. La evaluación confirmó la existencia de procedimientos operativos estructurados, actividades de control del cumplimiento y procesos de notificación de seguridad, respaldados por responsabilidades organizativas claramente definidas. En general, los sistemas evaluados demostraron un nivel satisfactorio de implantación. Se formularon varias observaciones en relación con la aplicación de los procesos de evaluación de riesgos y determinación de peligros, el control de la documentación operativa y las actividades de supervisión interna.
- (69) La evaluación confirmó que Avia Traffic ha establecido sistemas de control operacional, formación y mantenimiento de la aeronavegabilidad acordes con la naturaleza y el alcance de sus operaciones. Se constató que la organización del mantenimiento, las instalaciones de los hangares y las funciones de apoyo técnico eran, en general, satisfactorias y contaban con el apoyo de personal técnico competente. Aunque se formularon algunas observaciones en relación con la aplicación y la coherencia de determinados procedimientos operativos y de mantenimiento, así como de los correspondientes procesos de mantenimiento de registros, se constató que, en términos generales, los sistemas examinados durante la evaluación presentaban un funcionamiento satisfactorio.

- (70) La SCAA compareció ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 20 de mayo de 2026. Durante la audiencia, la delegación kirguisa presentó el proceso de reforma emprendido en el ámbito de la supervisión de la aviación civil desde 2022. Este proceso recibió apoyo al más alto nivel político, en particular a través del Decreto Presidencial n.º UP-158, sobre la mejora del sistema de gestión de la aviación civil y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo. La SCAA también describió la reestructuración de la autoridad, incluido el refuerzo de su estructura organizativa, la contratación de personal técnico adicional cualificado y el establecimiento de funciones específicas de supervisión del cumplimiento y de la seguridad.
- (71) La SCAA presentó además la revisión del marco jurídico y regulador nacional, incluida la adopción, en octubre de 2025, de modificaciones del Código Aéreo kirguiso y la revisión exhaustiva de la normativa sobre aviación para adaptarla a las normas internacionales en materia de seguridad operacional. La SCAA describió asimismo la introducción de principios de supervisión basados en el riesgo y el refuerzo de los sistemas de notificación de sucesos inspirados en los principios del Reglamento (UE) n.º 376/2014 <sup>(10)</sup>. La SCAA presentó además las medidas actualmente en curso relacionadas con la implantación de sistemas modernizados de supervisión digital y gestión documental destinados a mejorar la trazabilidad reglamentaria, la eficiencia de la supervisión y las capacidades de análisis de los datos de seguridad.
- (72) La SCAA informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE del aumento de los recursos institucionales y financieros destinados a la supervisión de la aviación, incluido un mayor apoyo financiero estatal y el establecimiento de un nuevo modelo financiero a largo plazo.
- (73) La delegación kirguisa describió asimismo el exhaustivo proceso de recertificación llevado a cabo entre diciembre de 2025 y febrero de 2026 con arreglo al Código Aéreo kirguiso revisado y a los requisitos de certificación recientemente introducidos. La SCAA explicó que todas las compañías aéreas certificadas en Kirguistán fueron objeto de una reevaluación completa de su cumplimiento de los requisitos operacionales, organizativos y de supervisión de la seguridad. Como resultado de este proceso, el número de certificados de operador aéreo activos se redujo de veintiuno a ocho, y solo permanecieron certificadas aquellas compañías aéreas que se consideró que eran capaces de cumplir los requisitos reglamentarios y de seguridad aplicables.
- (74) Se ofreció una visión detallada de las medidas correctoras aplicadas tras la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno realizada en marzo de 2026. La SCAA explicó que todas las observaciones detectadas durante la evaluación habían sido objeto de un análisis exhaustivo de las causas subyacentes, cuyos resultados se incorporaron a planes de medidas correctoras específicos. La SCAA informó de que, en la fecha de la audiencia, ya se habían cerrado diecinueve de las veintitrés observaciones y siete de las doce recomendaciones detectadas durante la evaluación, mientras que los elementos restantes se encontraban en una fase avanzada de aplicación.
- (75) El Comité de Seguridad Aérea de la UE tomó nota de las medidas correctoras puestas en marcha en los ámbitos de la legislación, la organización, el otorgamiento de licencias al personal, las operaciones y la aeronavegabilidad. Entre estas medidas figuraban el refuerzo de los programas de formación y cualificación de los inspectores, la revisión de los procedimientos y las listas de comprobación de supervisión y la mejora del sistema de gestión de las constataciones. El Comité de Seguridad Aérea de la UE también tomó nota del refuerzo de las actividades de supervisión en ámbitos técnicos especializados, como las actividades de ensayos no destructivos en las organizaciones de mantenimiento aprobadas.
- (76) La SCAA también informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE de las medidas adoptadas con respecto a las dos compañías aéreas visitadas durante la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno. La delegación kirguisa explicó que las observaciones dirigidas a las compañías aéreas se habían clasificado formalmente e integrado en el sistema de supervisión basado en el riesgo de la SCAA. La autoridad había examinado y aceptado los planes de medidas correctoras presentados por ambas compañías aéreas. La SCAA informó además de que la aplicación de las medidas correctoras correspondientes seguía siendo objeto de un seguimiento activo a través de actividades de vigilancia específicas e inspecciones de seguimiento.
- (77) El Comité de Seguridad Aérea de la UE, además de tomar nota del carácter exhaustivo y detallado de la presentación realizada, reconoció los avances logrados por Kirguistán en el refuerzo de su sistema de supervisión de la aviación civil y la cooperación constructiva demostrada por la SCAA a lo largo de todo el proceso de evaluación y audiencia.

<sup>(10)</sup> Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

- (78) Sobre la base de toda la información disponible, incluidos los resultados de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno y de la audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE, se considera que Kirguistán ha logrado avances sustanciales a la hora de abordar las preocupaciones en materia de seguridad que dieron lugar a la inclusión de todas las compañías aéreas certificadas en Kirguistán en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (79) No obstante, el Comité de Seguridad Aérea de la UE considera que algunos ámbitos requieren una mayor consolidación y seguimiento para garantizar la sostenibilidad a largo plazo y la aplicación coherente del marco de supervisión recientemente introducido. En particular, el Comité de Seguridad Aérea de la UE considera que la situación de la seguridad y la evolución futura en Kirguistán deben ser objeto de un estrecho seguimiento y de informes periódicos antes de cada reunión de dicho Comité.
- (80) La Comisión destacó asimismo la necesidad de mantener el apoyo gubernamental y de que exista estabilidad en la dirección de la SCAA como elementos importantes para garantizar que la autoridad siga funcionando eficazmente.
- (81) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que existen motivos suficientes para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión que figura en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, mediante la supresión de todas las compañías aéreas certificadas en Kirguistán.
- (82) 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, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (83) 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.

### **Compañías aéreas de Libia**

- (84) 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>(11)</sup>.
- (85) En junio de 2025, en el marco de su seguimiento continuo de la situación general de la seguridad en Libia, la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil de Libia (LYCAA, por sus siglas en inglés) que facilitara información sobre su capacidad para garantizar una supervisión eficaz de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Libia. La LYCAA presentó dicha información en diciembre de 2025.
- (86) Tras la evaluación de la información facilitada, el 7 de mayo de 2026 se celebró una reunión entre la Comisión, la Agencia y la LYCAA. La reunión permitió a la Comisión comunicar los resultados preliminares de la evaluación de la información presentada por la LYCAA y solicitar aclaraciones sobre la información que faltaba en la documentación facilitada en diciembre de 2025.
- (87) La Comisión presentó las principales deficiencias detectadas en la información presentada por la LYCAA, en particular en lo que respecta a la ejecución de las actividades de vigilancia y la eficacia de la supervisión de la seguridad. No se aportaron pruebas suficientes sobre las actividades de supervisión realizadas entre 2023 y 2025, incluida la gestión de las constataciones y el seguimiento de las medidas correctoras. También se detectaron motivos de preocupación en relación con determinadas aprobaciones operacionales y con el bajo nivel de notificación de sucesos.
- (88) Además, la Comisión detectó deficiencias en relación con la dotación de personal, las cualificaciones de los inspectores, la gestión de competencias y los programas de formación técnica. También se señalaron deficiencias en el ámbito de la supervisión de la aeronavegabilidad, entre ellas la escasez de pruebas relativas a las actividades de vigilancia relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las organizaciones de mantenimiento. En general, la evaluación apuntó a la existencia de posibles deficiencias sistémicas que afectan a la eficacia del sistema de supervisión de la seguridad aérea de la LYCAA.

<sup>(11)</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)).

- (89) La Comisión informó a la LYCAA de que los resultados completos de la evaluación se comunicarían por escrito, junto con una solicitud de información adicional y documentación justificativa. Tras la recepción y evaluación de dicha información, la Comisión tiene previsto organizar una nueva reunión técnica con la LYCAA para debatir los próximos pasos en el marco de las actividades de seguimiento en curso con arreglo al Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (90) 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.
- (91) 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.
- (92) 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, dando prioridad a las inspecciones en rampa de dichas compañías aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (93) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (94) 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.
- (95) 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 8 de junio de 2026.

*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 EXPRESS ALGERIA	TA/010/2002	Desconocido	Argelia
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

<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
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
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 Liberia responsables de la supervisión normativa</b>			<b>Liberia</b>

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
<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
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

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
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
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

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
<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
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

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
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
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

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
<i>REGIONAL AIR SERVICES LTD</i>	TCAA/AOC/010	REG	Tanzania
<i>SAFARI PLUS LTD</i>	TCAA/AOC/046	Desconocido	Tanzania
<i>SERENGETI BALLONS</i>	TCAA/AOC/029	Desconocido	Tanzania
<i>SHINE AVIATION LTD</i>	TCAA/AOC/061	Desconocido	Tanzania
<i>SHINE BALOONS SAFARIS</i>	TCAA/AOC/083	Desconocido	Tanzania
<i>STATE AVIATION LTD</i>	TCAA/AOC/081	Desconocido	Tanzania
<i>TANZANIAN AIR SERVICES</i>	TCAA/AOC/002	Desconocido	Tanzania
<i>TROPIC HELICOPTERS LTD</i>	TCAA/AOC/077	Desconocido	Tanzania
<i>TROPICAL AIR SERVICES</i>	TCAA/AOC/006	Desconocido	Tanzania
<i>UNITY AIR</i>	TCAA/AOC/075	Desconocido	Tanzania
<i>ZANTAS AIR SERVICES</i>	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.