

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/1992 DE LA COMISIÓN**de 2 de diciembre 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****(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 de transporte aéreo sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 4, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión ⁽²⁾ establece la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (2) Algunos Estados miembros y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («Agencia») comunicaron a la Comisión información pertinente para actualizar dicha lista, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. También comunicaron información pertinente terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a la información facilitada, procede actualizar la lista.
- (3) La Comisión comunicó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, los hechos y argumentos esenciales que podrían conducir a la decisión de imponerles una prohibición de explotación dentro de la Unión o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación en el caso de las compañías ya incluidas en la lista del anexo A o en la del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (4) La Comisión brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar toda la documentación pertinente, así como de presentar observaciones por escrito y hacer una presentación oral ante la Comisión y el Comité establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 («Comité de Seguridad Aérea de la UE»).
- (5) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión ⁽³⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Bielorrusia, Kazajistán, Moldavia, Pakistán, la República Dominicana y Rusia. La Comisión también informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE de la situación de la seguridad aérea en Armenia, el Congo (Brazzaville), Guinea Ecuatorial, Indonesia y Kirguistán.
- (6) La Agencia informó 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») expedidas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

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

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

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.2014, p. 12).

- (7) La Agencia también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los resultados del análisis de las inspecciones en rampa de la Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras (SAFA), realizado en el marco del programa de inspección en rampa de la UE, con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽⁵⁾.
- (8) Además, la Agencia informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los proyectos de asistencia técnica realizados en terceros países sujetos a una prohibición de explotación en aplicación del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Por otra parte, la Agencia facilitó información sobre los planes y las solicitudes de intensificar la asistencia técnica y la cooperación para mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil de los terceros países a fin de ayudarlas a resolver los casos de incumplimiento de las normas internacionales aplicables en materia de seguridad de la aviación civil. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y la Agencia. A este respecto, la Comisión reiteró la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la herramienta de la Asociación de Colaboración y Asistencia para la Implementación de la Seguridad Operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sobre la asistencia técnica que prestan la Unión y los Estados miembros a los terceros países para mejorar la seguridad aérea en todo el mundo.
- (9) Eurocontrol puso al día a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre el estado de las funciones de alarma de las SAFA y los TCO, incluidas las estadísticas actuales sobre mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de la Unión

- (10) A raíz del análisis, efectuado por la Agencia, de la información obtenida en las inspecciones en rampa realizadas en las aeronaves de las compañías aéreas de la Unión, así como en las inspecciones de normalización efectuadas por la Agencia, completada asimismo con información resultante de las inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron determinadas medidas coercitivas e informaron de ellas 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 Bielorrusia

- (12) Las compañías aéreas de Bielorrusia nunca han estado incluidas en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (13) La Comisión siguió supervisando los avances de las autoridades competentes de Bielorrusia, concretamente del Departamento de Aviación de Bielorrusia («AD-BLR»), en lo relativo a reforzar sus capacidades para garantizar que las operaciones de las compañías aéreas certificadas en Bielorrusia se llevan a cabo de conformidad con las normas de seguridad internacionales.
- (14) El 8 de octubre de 2020, la Comisión, la Agencia y representantes del AD-BLR celebraron una reunión técnica para debatir las medidas adoptadas por el AD-BLR, incluidas las que abordan los problemas de seguridad de la Agencia identificados durante las evaluaciones técnicas que se llevaron a cabo para la evaluación inicial y el seguimiento continuo de las autorizaciones de TCO, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 452/2014.
- (15) Durante dicha reunión, el AD-BLR facilitó información sobre su nueva estructura organizativa, incluida la contratación y la formación del personal, el funcionamiento de su departamento de calidad, la situación del programa de renovación de certificados de las compañías aéreas certificadas por el AD-BLR y las limitaciones temporales impuestas por él a determinadas compañías aéreas, así como las actividades realizadas en el marco de su programa de vigilancia. El AD-BLR observó asimismo que se había completado la aplicación del plan de medidas correctoras elaborado en respuesta a las deficiencias constatadas durante la visita de evaluación sobre el terreno realizada por la Unión en marzo de 2019.

⁽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).

- (16) El 17 de noviembre de 2020, la Comisión comunicó al Comité de Seguridad Aérea de la UE las explicaciones facilitadas por el AD-BLR. Sobre esta base, aunque existen algunas deficiencias con respecto a determinadas compañías aéreas certificadas por el AD-BLR que deberán corregirse, como la no adaptación del programa de mantenimiento al tipo de operaciones de la aeronave, o deficiencias constatadas en la gestión de componentes con intervalo de mantenimiento determinado y componentes de duración determinada, no se justifica la inclusión de estas compañías aéreas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (17) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Bielorrusia, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (18) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Bielorrusia, de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas ellas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (19) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad revele la existencia de riesgos inminentes para la seguridad debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión puede verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de la República Dominicana

- (20) Las compañías aéreas de la República Dominicana nunca han estado incluidas en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (21) Entre los días 27 y 31 de enero de 2020, representantes de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros realizaron en la República Dominicana una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en las oficinas del Instituto Dominicano de Aviación Civil («IDAC»). Aunque los resultados de dicha visita mostraron que el IDAC tenía capacidad para supervisar las actividades de aviación en la República Dominicana, se detectaron algunas deficiencias en el sistema de supervisión de la seguridad. Sin embargo, estas deficiencias no plantean problemas de seguridad inmediatos. El IDAC elaboró un plan de medidas correctoras para abordar las deficiencias constatadas y lo remitió a la Comisión el 15 de abril de 2020.
- (22) El 4 de noviembre de 2020, el IDAC presentó un informe de situación sobre la aplicación de su plan de medidas correctoras. Dicho informe proporcionó información pormenorizada en relación con cada una de las deficiencias constatadas, como el análisis de las causas subyacentes, las acciones correctoras aplicadas y su progreso o las diferentes tareas de cada acción y su progreso, así como un seguimiento detallado. El IDAC estima que se ha completado el 87,66 % de su plan de medidas correctoras.
- (23) Sobre la base del mencionado informe, la Comisión considera que, en la fase actual, el IDAC tiene la capacidad y voluntad necesarias para resolver las deficiencias en materia de seguridad detectadas durante la visita, y que está aplicando eficazmente su plan de acción. Por estos motivos, no era necesaria la comparecencia del IDAC ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (24) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de la República Dominicana, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (25) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en la República Dominicana, de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas ellas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (26) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión puede verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Kazajistán

- (27) Las compañías aéreas de Kazajistán fueron suprimidas del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 en 2016 ⁽⁶⁾.
- (28) En febrero de 2020, debido a una aparente reducción de la supervisión de la seguridad por parte de las autoridades competentes de Kazajistán, la Comisión inició consultas de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006. En su reunión de mayo de 2020, el Comité de Seguridad Aérea de la UE recibió un resumen de la situación de la seguridad en Kazajistán.
- (29) Tras la reunión del Comité de Seguridad Aérea de la UE de mayo de 2020, la Comisión y la Agencia han estado en contacto continuo con el Comité de Aviación Civil de Kazajistán («CAC KZ») y la Administración de Aviación de Kazajistán JSC («AAK») a fin de recoger más datos y más información. En particular, la Comisión ha preguntado sobre la revocación, por parte de la AKK, del certificado de operador aéreo (AOC) de *Sigma Airlines* por motivos de seguridad.
- (30) El 16 de octubre de 2020 tuvo lugar una reunión entre la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y representantes del CAC KZ y de la AKK. La AKK facilitó una completa descripción general de sus funciones, de sus operaciones de supervisión de la seguridad, incluida una actualización de la lista de titulares de AOC, aeronaves registradas, accidentes, incidentes graves y sucesos de aviación, y de sus medidas coercitivas. También facilitó una descripción general de sus actividades de vigilancia, sus planes respecto de la contratación y la formación de personal técnico, y su enfoque estratégico del desarrollo técnico en el contexto de la creación de capacidades de seguridad aérea. Además, la AKK informó de la evolución de los procedimientos de supervisión adicionales, de una mejor aplicación del programa de supervisión de la seguridad y de las medidas adoptadas para la aplicación de un sistema de gestión de la calidad.
- (31) La AKK explicó que, junto con el CAC KZ, lleva a cabo acciones para mejorar la supervisión de la seguridad en Kazajistán, incluida la modificación necesaria del marco jurídico nacional, que debe conducir a una mejor separación funcional entre las dos autoridades aeronáuticas competentes (la AKK y el CAC KZ).
- (32) Sobre la base de la información disponible actualmente, incluidas las evaluaciones de las autorizaciones de TOC de la Agencia y la información suministrada por la AKK, tanto antes como durante la reunión de 16 de octubre de 2020, parece que se llevan a cabo esfuerzos significativos —con los consiguientes avances— para abordar la situación de seguridad en Kazajistán. La Comisión, si bien reconoce las medidas adoptadas hasta la fecha, seguirá llevando a cabo el seguimiento y la evaluación de cómo evoluciona la situación en el futuro. En este contexto, la Comisión tiene la intención de llevar a cabo en Kazajistán, con la ayuda de la Agencia y de los Estados miembros, una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión.
- (33) Habida cuenta de las pruebas mencionadas respecto de las acciones llevadas a cabo por la AKK y el CAC KZ, y de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Kazajistán, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (34) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (35) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad revele la existencia de riesgos inminentes para la seguridad debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión puede verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Moldavia

- (36) Las compañías aéreas de Moldavia, excepto tres de ellas, a saber, *Air Moldova*, *Fly One* y *Aerotranscargo*, se incluyeron en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 en 2019 ⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2214 de la Comisión, de 8 de diciembre de 2016, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación dentro de la Unión (DO L 334 de 9.12.2016, p. 6).

⁽⁷⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/618 de la Comisión, de 15 de abril de 2019, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión (DO L 106 de 17.4.2019, p. 1).

- (37) El 23 de julio de 2020, a petición de Moldavia y como parte de las actividades de supervisión continua, la Comisión y representantes de la Autoridad de Aviación Civil de Moldavia («CAAM») celebraron una reunión, en la cual la CAAM ofreció una descripción general de sus funciones, incluidos los principios básicos de sus operaciones de supervisión de la seguridad. Asimismo, la CAAM también facilitó una visión global de la evolución y la situación actual de su plan de medidas correctoras en respuesta a las observaciones y recomendaciones resultantes de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en febrero de 2019.
- (38) Además, el 31 de julio de 2020, a modo de seguimiento de la reunión técnica, la CAAM facilitó información adicional sobre los progresos realizados en relación con el plan de medidas correctoras para subsanar las deficiencias de seguridad detectadas durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. De la información facilitada se deriva que la CAAM ha realizado algunos avances por lo que respecta a la aplicación de las normas de seguridad internacionales. No obstante, no se dispone actualmente de suficientes pruebas que justifiquen el levantamiento de las restricciones operativas impuestas a las compañías aéreas de Moldavia. La información facilitada sobre las mejoras debe verificarse más a fondo, preferentemente durante una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en Moldavia.
- (39) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Moldavia, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (40) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Moldavia, de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas ellas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (41) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión puede verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Pakistán

- (42) *Pakistan International Airlines* se incluyó en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 en marzo de 2007 ⁽⁸⁾ y se retiró de dicho anexo en noviembre de 2007 ⁽⁹⁾.
- (43) El 24 de junio de 2020, una declaración del Ministro Federal de Aviación de Pakistán puso de manifiesto que un elevado número de licencias de piloto emitidas por la Autoridad de Aviación Civil de Pakistán («PCAA») se habían obtenido de forma fraudulenta.
- (44) Este hecho, más la falta de aplicación efectiva de un sistema de gestión de la seguridad, han llevado a la Agencia a suspender las autorizaciones de TCO de *Pakistan International Airlines* y *Vision Air* con efectos a partir del 1 de julio de 2020. La aparente falta de supervisión efectiva por parte de la PCAA de conformidad con las normas de seguridad internacionales contribuyó a dicha decisión.
- (45) El 1 de julio de 2020, la Comisión inició consultas con la PCAA con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006. La Comisión solicitó a la PCAA que facilitara información sobre su reacción ante la declaración del Ministro Federal. En particular, la Comisión solicitó información sobre la supervisión de las compañías aéreas registradas de Pakistán, incluidos sus sistemas de gestión de la seguridad, así como pruebas de que una situación similar no se da en otros sectores, como la certificación de la tripulación de cabina o las licencias de los ingenieros de mantenimiento.
- (46) El 9 de julio y el 25 de septiembre de 2020, se celebraron reuniones técnicas con la PCAA para hablar sobre la información facilitada y las medidas adoptadas.
- (47) La PCAA ha cooperado y ha sido transparente en sus relaciones con la Comisión. Informó a la Comisión de que su examen de la situación condujo en última instancia a la revocación o suspensión de las licencias fraudulentas, así como a la decisión de parar la concesión de nuevas licencias a partir de finales de junio de 2020. La PCAA también informó de que se habían establecido nuevas normas de aviación para abordar las cuestiones planteadas y, en su caso, se habían tomado medidas coercitivas. Respecto de la supervisión del sistema de gestión de la seguridad, la PCAA admitió que su aplicación se encuentra en una fase temprana. Parece que la PCAA todavía tiene que identificar las causas de sus problemas y abordarlos de forma sostenible.

⁽⁸⁾ Reglamento (CE) n.º 235/2007 de la Comisión, de 5 de marzo de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 66 de 6.3.2007, p. 3).

⁽⁹⁾ Reglamento (CE) n.º 1400/2007 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 311 de 29.11.2007, p. 12).

- (48) Sobre la base de la información disponible actualmente, incluida la información sobre la evaluación de la autorización de TOC de la Agencia, es evidente que la PCAA está realizando un esfuerzo significativo a fin de adoptar las medidas correctoras necesarias para abordar la situación de la seguridad constatada en Pakistán. La Comisión, si bien reconoce las medidas adoptadas hasta la fecha, seguirá llevando a cabo el seguimiento y la evaluación de cómo evoluciona la situación en el futuro. En este contexto, la Comisión tiene la intención de llevar a cabo en Pakistán, con la ayuda de la Agencia y de los Estados miembros, una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión.
- (49) Habida cuenta de las pruebas mencionadas respecto de las acciones llevadas a cabo por la PCAA, y de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que, en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Pakistán, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (50) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo, por parte de las compañías aéreas certificadas en Pakistán, de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas ellas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (51) En caso de que una información pertinente en materia de seguridad revele la existencia de riesgos inminentes debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión puede verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Rusia

- (52) La Comisión, la Agencia y las autoridades competentes de los Estados miembros han seguido supervisando atentamente los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia que operan en la Unión, en particular concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de determinadas compañías aéreas rusas efectuadas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (53) El 22 de octubre de 2020, representantes de la Comisión y de la Agencia se reunieron con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo («FATA») para revisar los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia sobre la base de los informes de las inspecciones en rampa (efectuadas en el período comprendido entre el 15 de abril de 2019 y el 15 de octubre de 2020) y detectar los casos en los que deberían reforzarse las actividades de supervisión de la FATA.
- (54) La revisión de las inspecciones en rampa en el marco de la SAFA de las compañías aéreas certificadas en Rusia no reveló ninguna deficiencia de seguridad significativa o recurrente.
- (55) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la facilitada por la FATA en la reunión, la Comisión considera que, actualmente, la FATA posee la capacidad y voluntad necesarias para resolver las deficiencias en materia de seguridad. Por estos motivos, la Comisión concluyó que no era necesaria la comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea de las autoridades de aviación rusas ni de ninguna compañía aérea certificada en Rusia.
- (56) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, actualmente, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión para añadir compañías aéreas de Rusia.
- (57) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes por parte de determinadas compañías aéreas de Rusia, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (58) Si dichas inspecciones indicasen la existencia de riesgos inminentes de seguridad como consecuencia del incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a imponer una prohibición de explotación a determinadas compañías aéreas de Rusia y a incluirlas en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (59) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.

- (60) Los artículos 5 y 6 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 reconocen la necesidad de adoptar decisiones con rapidez y, si procede, con urgencia, dadas las implicaciones de seguridad. Es esencial, por lo tanto, para proteger la información de carácter sensible y a los pasajeros, que las decisiones de actualización de la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición o restricción de operar dentro de la Unión se publiquen y entren en vigor inmediatamente después de su adopción.
- (61) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea de la UE establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

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

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 2 de diciembre de 2020.

*Por la Comisión,
en nombre de la Presidenta,
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión*

ANEXO I

«ANEXO A

LISTA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA PROHIBIDA DENTRO DE LA UNIÓN,
CON EXCEPCIONES ⁽¹⁾

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabue
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines y Heli Malongo, en particular:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconocido	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconocido	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconocido	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconocido	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Armenia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Armenia
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia

(¹) Se podrá permitir a las compañías aéreas enumeradas en el anexo A que ejerzan sus derechos de tráfico utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad 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
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armenia
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Armenia
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 069	No procede	Armenia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades del Congo (Brazzaville) responsables de la supervisión normativa, en particular:			Congo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CGCT 006	Desconocido	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIÉTÉ NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Desconocido	Congo (Brazzaville)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

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
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/ MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/ MTTCT/DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC N.º 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC N.º 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Kirguistán
AIR COMPANY AIR KG	50	Desconocido	Kirguistán
AIR MANAS	17	MBB	Kirguistán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirguistán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	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

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
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	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 Moldavia responsables de la supervisión normativa, excepto Air Moldova, Fly One y Aerotranscarga, en particular:			Moldavia
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldavia
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldavia
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldavia
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldavia
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldavia
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldavia
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldavia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	Nepal
ALTITUD 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

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
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa			Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sudán
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudán
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudán
SUN AIR	51	SNR	Sudán
TARCO AIR	56	TRQ	Sudán.»

ANEXO II

«ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP.	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336).	Comoras
IRAN AIR	FS100	IRA	Irán	Todas las aeronaves de tipo Fokker F100 y de tipo Boeing B747.	Aeronaves de tipo Fokker F100, según se menciona en el AOC; aeronaves de tipo Boeing B747, según se menciona en el AOC.	Irán
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Corea del Norte	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633.	Corea del Norte»

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